aerojournal HORS-SERIE
Avril - Mai 2009

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

HS N° 2

COMBATS DANS LE CIEL DE PROVENCE

Opération « Dragoon », août 1944

Aérojournal Hors-série n°2 - Avril - Mai 2009

M 03410 - 2 H - F: 12,50 € - RD

France - Belgique : 12,50 €
Grèce - Italie - Port. Cont. - Luxembourg : 13,80 €
Canada : 22,50$C - Suisse : 21 CHF - Maroc : 150 DH

aero JOURNAL HORS-SERIE n°2
Histoire de la guerre aérienne

SOMMAIRE

CHAPITRE I — D'ANVIL À DRAGOON — 4

CHAPITRE II — LES PRÉPARATIFS — 16

CHAPITRE III — LE DÉBARQUEMENT — 24

CHAPITRE IV — LES OPÉRATIONS TERRESTRES — 32

CHAPITRE V — LES OPÉRATIONS AÉRIENNES — 38

CHAPITRE VI — LES OPÉRATIONS AÉRONAVALES — 54

CHAPITRE VII — LES OPÉRATIONS AÉROPORTÉES — 64

CHAPITRE VIII — UNE OPÉRATION (PRESQUE) PARFAITE — 72

ANNEXE — LES MARQUES DU MTO — 78

Aérojournal Hors-Série n°2
Avril - Mai 2009

ISSN : en cours
Commission paritaire : en cours
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France
SARL au capital de 1 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 04 91 74 76 67
Service Commercial : 04 91 41 83 03
Télécopie : 04 91 79 11 63
info@caraktere.com

www.caraktere.com

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef / Air Marshal : Y. Kadari
Rédacteur-en-chef adjoint / Group Captain (acting) : C.-J. Ehrengardt
Secrétaire de rédaction / Intelligence Officer : C. Valence
Direction artistique / Warrant Officer : A. Gola
Infographie / Ground Crew : A. Giancaterina - M. Mioduszewska - B. Drenec
Conseillers à la rédaction / Mechanics : F. Lainé et J.-C. Mermet

Responsable de la publication pour la Belgique : Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B-1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

COMBATS DANS LE CIEL DE PROVENCE

Opération « Dragoon », août 1944

Texte principal
Guy Julien

Annexe
C-J. Ehrengardt

Profils couleur
Srećko Bradić

CHAPITRE I

D'ANVIL À DRAGOON

Fruit de l'expérience acquise tant en Méditerranée, lors des débarquements d'Afrique, de Sicile et d'Italie, qu'en Europe du Nord, *Dragoon* a poussé à un niveau exceptionnellement élevé la coopération interarmes en mettant en œuvre la plus puissante composante aéronavale jamais déployée ailleurs que dans le Pacifique.

Tant du point de vue de la planification que de l'exécution cette opération peut donc à juste titre être considérée comme un modèle dans le domaine des opérations combinées.

OPÉRATION *DRAGOON*

Les travaux préparatoires de ce qui va devenir l'opération *Anvil*, renommée *Dragoon* début août 1944, débutent en mars 1943. Dès cette époque, les militaires américains se mettent à considérer avec intérêt le Sud de la France comme le théâtre d'un second débarquement possible. À l'origine celui-ci doit être coordonné avec l'opération *Overlord* programmée en Normandie pour le printemps suivant. Les études de faisabilité qui prennent en compte non seulement les données stratégiques mais aussi tactiques et logistiques, se poursuivent jusqu'à la mi-décembre 1943. À cette date le SHAEF (*Supreme Headquarters Allied Expeditionaty Force*) émet une directive signée par le *Major General* Einsenhower prévoyant l'exécution concomitante des débarquements de Provence et de Normandie pour le mois de mai 1944.

Le travail de planification proprement dit placé sous la responsabilité d'un état-major répondant au nom de code de « Force 163 » débute à deux jours d'une nouvelle année qui promet d'être décisive. La cellule ainsi réunie est placée sous l'autorité de l'*Air Vice-Marshal* Hugo LLoyd. Cette structure est spécialement chargée d'étudier la faisabilité d'un assaut aérien destiné à appuyer une opération amphibie de grande ampleur conduite sur les côtes sud de la France. La problématique qui s'offre à ce groupe de réflexion est double.

Elle consiste en pratique à déterminer le niveau optimum de forces que l'on peut affecter aux opérations de Provence sans pour autant trop dégarnir le front italien, tout en trouvant dans un même temps les ressources nécessaires pour accélérer la construction des infrastructures destinées à faire de la Corse le pivot d'une offensive aérienne de grande envergure.

Un mois plus tard, les études des bureaux de la Marine, de l'Armée et de l'Air sont confrontées pour la première fois. Le 31 mars, la « Force 163 » peut présenter un plan d'ensemble visant à la réalisation d'une vaste opération combinée à l'est du delta du Rhône.

Cependant, des considérations d'ordre militaire, telles que les retards accumulés dans la poursuite de la campagne d'Italie, ainsi que des problèmes logistiques marqués particulièrement par la pénurie relative de barges, font d'une part, ajourner le débarquement prévu et entraînent d'autre part, l'abandon du projet de conduire simultanément les opérations de Normandie et de Provence.

Sur le plan politique, Winston Churchill s'agite en coulisse pour torpiller l'idée d'un second débarquement en France, lui préférant l'option d'une aventure balkanique frappant « le ventre mou » du *Reich*. Bien entendu, le haut commandement allié en Méditerranée (SACMED) dominé par les britanniques soutient cette position

La prise de Rome et la réussite des premières phases d'*Overlord* paraissent apporter de l'eau au moulin des détracteurs de *Dragoon*. Cependant, avant la fin du mois de juin, l'avance alliée est bloquée au nord de la capitale italienne par les défenses de la « Ligne Gothique », tandis que la progression en Normandie, confrontée à une vive résistance allemande, promet d'être lente. La prise de Cherbourg, dont les installations portuaires s'avèrent pour longtemps inutilisables, n'apporte pas de solution aux problèmes logistiques que les Alliés commencent à éprouver et qui ne peuvent que s'aggraver avec le temps. Ceux-ci doivent en effet impérativement disposer à brève échéance d'un ou deux ports de grande capacité en France. Il n'y en a aucun qui puisse être enlevé rapidement sur l'Atlantique et les installations du Languedoc en Méditerranée sont notoirement insuffisantes. La capture de Toulon et de Marseille redevient rapidement une priorité pour le SHAEF – au point d'apparaître en juillet comme une nécessité vitale.

Chrurchill fait toujours de l'obstruction, proposant même de débarquer sur la côte aquitaine, mais Einsenhower, Roosevelt, les Français et aussi les Soviétiques sont favorables à l'option provençale. Cette conjonction d'intérêts divergents fédérés autour d'un même projet finit par emporter la décision.

Le 2 juillet, le principe d'un second débarquement en France réalisé sur les côtes varoise est définitivement avalisé. Le 15 août est choisi comme date de l'assaut. Dans un même temps sont déterminés les quatre objectifs stratégiques assignés à *Dragoon* :

– appuyer les opérations engagées dans le Nord de la France par la fixation d'au moins sept divisions allemandes dans le Sud ;

– capturer le port de Marseille ou de Toulon, les deux dans le meilleur des cas, afin d'assurer le ravitaillement de l'ensemble des troupes débarquées en France ;

– libérer le territoire français ;

– réaliser le plus rapidement possible la jonction avec les forces débarquées en Normandie et hâter ainsi l'offensive finale vers le cœur du Reich.

◄ Une formation de P-38J du 27th *Fighter Squadron* du 1st *Fighter Group*. (NARA)

▶ Photographiés à Anzio, quelques semaines plus tôt (de gauche à droite), les *Major General* Gordon P. Saville, commandant en second du XIIth *Tactical Air Command*, *Lieutenant General* Lucian K. Truscott Jr., commandant le 6th *Army Corps* et le *Major General* Ira C. Eaker, commandant en chef des MAAF. (NARA)

Le plan d'opération des *Mediterranean Allied Air Forces* (MAAF) est entériné le 12 juillet 1944. Aux termes de ce document, six missions principales sont dévolues aux forces aériennes :

- acquisition et maintien de la supériorité aérienne sur la zone des opérations ;
- protection de l'embarquement des troupes, des convois en mer et du débarquement ;
- interdiction des mouvements de l'ennemi ;
- appui aérien rapproché des forces terrestres ;
- transport et ravitaillement des unités aéroportées ;
- appui tactique et logistique au profit des maquis.

Conformément aux directives des MAAF, chacun des grands commandements des forces aériennes, à savoir MACAF (*Mediterranean Allied Coastal Air Force*), MASAF (*Mediterranean Allied Strategical AF* et MATAF (*Mediterranean Allied Tactical AF*), établit alors ses propres plans d'action. Cette opération ne pose à vrai dire que peu de problèmes pour l'aviation côtière et stratégique qui se contente d'adapter ses missions quotidiennes sans qu'une surcharge importante d'activité n'en résulte. Il en va tout autrement avec l'aviation tactique qui se voit attribuer le rôle principal pour les opérations aériennes dans le Sud de la France et doit dans un même temps continuer à appuyer les 5e et 8e Armées engagées en Italie.

LES FORCES TERRESTRES

Du côté allié sont engagées les unités terrestres suivantes : le 6th *Army Corps* (*Lieutenant General* L. K. Truscott) américain et les 1er et 2e Corps d'armée français (généraux H. Martin et E. de Larminat). En Italie, a été rassemblée une division aéroportée anglo-américaine, la 1st *Airborne Task Force*, commandée par le *Brigadier General* Robert T. Frederick. D'autres formations « spéciales » complètent le dispositif.

Le général Jean De Lattre de Tassigny commande la composante française ou Armée B, soit cinq divisions d'infanterie et une blindée composées en majeure partie de pieds-noirs et de troupes coloniales, tandis que l'ensemble des forces terrestres est placé sous les ordres du *Major General* Alexander M. Patch, commandant la 7th *Army* américaine.

Du côté allemand, la défense du Sud de la France est confiée à l'*Armeegruppe* G du *Generaloberst* Johannes Blaskowitz. Ce groupe d'armées chapeaute, pour le secteur qui nous intéresse, la XIX. *Armee* (*General der Infanterie* F. Wiese) qui se compose du IV. *Luftwaffen-Feldkorps* (*Oberst* A. Häring), du LXXXV. *Armeekorps* (*General der Infanterie* B. Kniess), du LXII. *Reserve-Korps* (*General der Infanterie* F. Neuling) et de la 11. *Panzerdivision* (*Generalleutnant* W. von Wietersheim) en réserve du groupe d'armées.

Les effectifs allemands sont chiffrés à environ 280 000 hommes, tandis que du côté allié, 151 019 hommes doivent débarquer sur les plages et 8 159 autres sauter en parachute, le tout appuyé par 19 549 chars, véhicules blindés, jeeps et canons.

Après l'invasion de la « zone libre » en novembre 1942, les Allemands n'ont pas lésiné sur le ciment et le béton pour construire sur le littoral méditerranéen l'équivalent du « mur de l'Atlantique », l'AOK 19 *Mittelmeerküstenfront*, mieux connu sous le nom de *Südwall* par analogie avec l'*Atlantikwall*. Hérissée de casemates et de batteries d'artillerie le long des 864 km de côtes du Languedoc jusqu'à la frontière italienne, cette ligne de défense dispose également d'un nombre important de positions de *Flak* de tout calibre appartenant dans le secteur sud-est à la 13. *Flakdivision* (*Generalmajor* Max Schaller).

LA LUFTWAFFE

Jagdfliegerführer Südfrankreich

La défense aérienne de la France est confiée à la *Luftflotte* 3 (*Generalfeldmarschall* H. Sperrle), dont dépendent pour la zone sud du pays un commandement pour la chasse et un pour le bombardement : le *Jagdfliegerführer Südfrankreich*

◀ Passant un régiment US en revue, le *General* Henry Maitland Wilson, qui a succédé à Eisenhower comme commandant suprême des forces alliées en Méditerranée, et le *Major General* John K. Cannon, commandant le MATAF et le XIIth TAC. (NARA)

▶▶ Inspection des défenses allemandes dans la région de Marseille, en juin 1944, par des officiers supérieurs de la *Polizei*. À noter que le *Polizei-Regiment 28* est en garnison dans la ville. L'ensemble du dispositif défensif allemand du sud de la France est aux ordres du *Generaloberst* Johannes Blaskowitz, *Kommandeur* de l'*Armeegruppe* G. (Bundesarchiv)

◄ Un Ju 88 A-4 simplement codé « EP » de la 6./KG 77 à Aviano au printemps 1944. Cette *Staffel* sera intégrée au II./KG 26 au début du mois d'août 1944. On note le magnifique camouflage « spaghetti » qui couvre également toutes les parties inférieures de l'appareil. (ECPA-D)

de l'*Oberst* F. Vollbracht, directement rattaché au II. *Jagdkorps*, et la 2. *Fliegerdivision* commandée par le *Generalmajor* H. Korte.

Habituée depuis 1942 à combattre en état d'infériorité numérique croissant, la Luftwaffe affronte en Provence un rapport de force de 1 à 20, voire de 1 à 100 si l'on considère seulement les chasseurs. En août 1944, une seule unité de chasse est en effet stationnée dans le quart sud-est de la France : le *Jagdgruppe* 200 qui a pris la suite de l'*Ergänzungsjagdgruppe Süd*. L'EJGr. *Süd*, établi à Marignane, est à l'origine une unité de transformation opérationnelle travaillant au profit des escadres de chasse engagées sur le front méditerranéen. Sa vocation évolue à compter d'août 1943 sous la pression des forces adverses de plus en plus puissantes et actives vers celle d'une unité de chasse de première ligne. Cette transformation se trouve officialisée le 6 juin 1944 avec la constitution du JGr. 200, équipé en Messerschmitt Bf 109 G-6.

Ce groupe est commandé par le *Major* Hubert Kröck, un ancien particulièrement chevronné, puisqu'il a fait la guerre d'Espagne, mais qui n'a pas connu une très brillante carrière par la suite. Au sein de cette unité vont se côtoyer d'anciens instructeurs, dont certains très expérimentés tels que le *Hauptmann* Georg Seckel (38 victoires au 15 août 1944) et l'*Oberfeldwebel* Eduard Isken (34 victoires et futur récipiendaire de la *Ritterkreuz*), deux anciens de la JG 77, et des élèves promus du jour au lendemain pilotes de chasse à part entière. La valeur au combat de cette unité par nature composite sera donc très variable.

Le JGr. 200 se compose de trois *Staffeln*, la 1. (Seckel) basée à Orange-Caritat (entre le 1er et le 20 août), la 2. (*Leutnant* Bell) à Aix-Les Milles et la 3. (*Leutnant* Arndt-Richard Hupfeld) qui a fait mouvement d'Aix-Les Milles à Dijon, le 1er août. Selon certaines sources, la 2./JGr. 200 est uniquement équipée de Bf 109 G-6/R2 armés de lance-grenades WGr. 21.

Intensivement engagé en juillet, mois où il perd 15 appareils à l'ennemi, le groupe voit ses effectifs réduits à 19 machines au début du mois d'août.

2. *Fliegerdivision*

Sous les ordres de la 2. *Fliegerdivision* se trouve une puissante force offensive de lutte aéronavale, à savoir la totalité de la KG 26 de l'*Oberstleutnant* W. Klümper et les *Stab* et III./KG 100 commandés par l'*Oberstleutant* B. Jope. Voyons leur composition dans le détail :

- *Stab* KG 26 à Valence avec 1 Ju 88 A-17;
- I./KG 26 (*Major* W. Sölter) à Salon avec 29 Ju 88 A-17;
- II./KG 26 (*Major* O. Werner) à Valence avec 13 Ju 88 A-17;
- III./KG 26 (*Major* E. Thomsen) à Valence avec 2 Ju 88 A-4LT, 20 Ju 88 A-17 et 18 Ju 188 A-3.

Le deuxième groupe a progressivement abandonné son rôle de lutte aéronavale pour être engagé contre la Résistance. Cependant, à cette époque, la plupart des appareils attendent d'être équipés de râteliers à bombes en remplacement de leurs lance-torpilles. En outre, le groupe ne dispose pas de suffisamment de viseurs et d'équipements d'oxygène (inutiles pour la lutte aéronavale) pour opérer avec efficacité et en toute sécurité. Une partie des équipages du troisième groupe a été repliée en Allemagne pour achever sa transformation sur Ju 188 A et ses Ju 88 A serviront de réserve aux deux autres groupes.

En ce qui concerne la KG 100 :

- *Stab*/KG 100 à Toulouse-Blagnac avec 2 Do 217 E-5;
- III./KG 100 (*Hauptmann* H. Schmetz) à Toulouse-Francazal avec 2 Do 217 E, 5 Do 217 K et 16 Do 217 M-1.

Le III./KG 100 est équipé des deux bombes guidées Hs 293 et PC 1400X (ou Fritz X). Les Do 217 E ne peuvent larguer que la première et les K-2 que la seconde, tandis que les versions K-3 et M-1 peuvent être armées de l'une ou l'autre. Le groupe ne compte en fait que deux *Staffeln*. En effet, la 9. *Staffel* a été dissoute après les terribles pertes subies en Normandie. Quant à la 8. *Staffel*, elle a regagné l'Allemagne pour être transformée sur He 177 et a été remplacée par la 6. *Staffel* (II./KG 100).

Alors que la KG 77 a été officiellement dissoute le 31 juillet, le II. *Gruppe*, qui a fait mouvement sur la Prusse-Orientale, a laissé derrière lui à Orange-Caritat la 6. *Staffel* de l'*Oberleutnant* Kramprich équipée en Ju 88 A. Il semble qu'elle ait été intégrée à la KG 26 sous la dénomination de 6.(*Beleuchter*)/KG 26 pour servir de « pathfinder ».

Le FAGr. 5 (*Fernaufklärergruppe* ou groupe de reconnaissance lointaine) dispose des 1. et 2. *Staffeln* équipées en Ju 290 A à Mont-de-Marsan. Inutilisable, sauf pour des missions de reconnaissance météo, il sera replié en Allemagne le 21 août.

Outre des monom oteurs de chasse du *Jafü Südfrankreich*, la Luftwaffe dispose en Provence d'une poignée d'appareils spécialisés. Ainsi six Fw 190 A de la 2./NAGr. 13 se trouvent basés à Cuers. Ils sont chargés normalement des missions d'observation et de l'escorte des deux Bf 109 G-2 et G-8 de reconnaissance dont dispose cette formation.

ORDRE DE BATAILLE DES FORCES ALLIÉES - 15 août 1944

Mediterranean Allied Coastal Air Force

63rd *Fighter Wing*			
350th *Fighter Group*	345th, 346th, 347th FS	P-39Q	Alghero
414th *Night Fighter Squadron*		Beaufighter VI	Alghero
417th *Night Fighter Squadron*		Beaufighter VI	Borgo
1st *Emergency Rescue Squadron*		OA-10A	Ajaccio
322 *Wing* (1ère escadre)			
N° 326 (*French*) *Squadron*	GC 2/7 *Nice*	Spitfire V/VIII/IX	Ajaccio/Borgo
N° 327 (*French*) *Squadron*	GC 1/3 *Corse*	Spitfire V/VIII/IX	Ajaccio
N° 328 (*French*) *Squadron*	GC 1/7 *Provence*	Spitfire V/VIII/IX	Ajaccio
Unités rattachées			
N° 14 *Squadron*		Marauder I	Alghero
N° 36 *Squadron*		Wellington XIV	Alghero
N° 153 *Squadron*		Beaufighter VI	Alghero
N° 256 *Squadron*		Mosquito XII/XIII	Alghero
N° 272 *Squadron*		Beaufighter X	Alghero
N° 284 *Squadron*		Warwick I	Alghero
N° 458 (RAAF) *Squadron*		Wellington XIV	Alghero
N° 17 (SAAF) *Squadron*		Ventura V	Alghero
Flottille 4S		Walrus I	Ajaccio-Aspretto
Flottille 6FE (VFP-1)		PBY-5A	Ajaccio-Aspretto
VF-74		F6F-3N	Solenzara

Mediterranean Allied Tactical Air Force

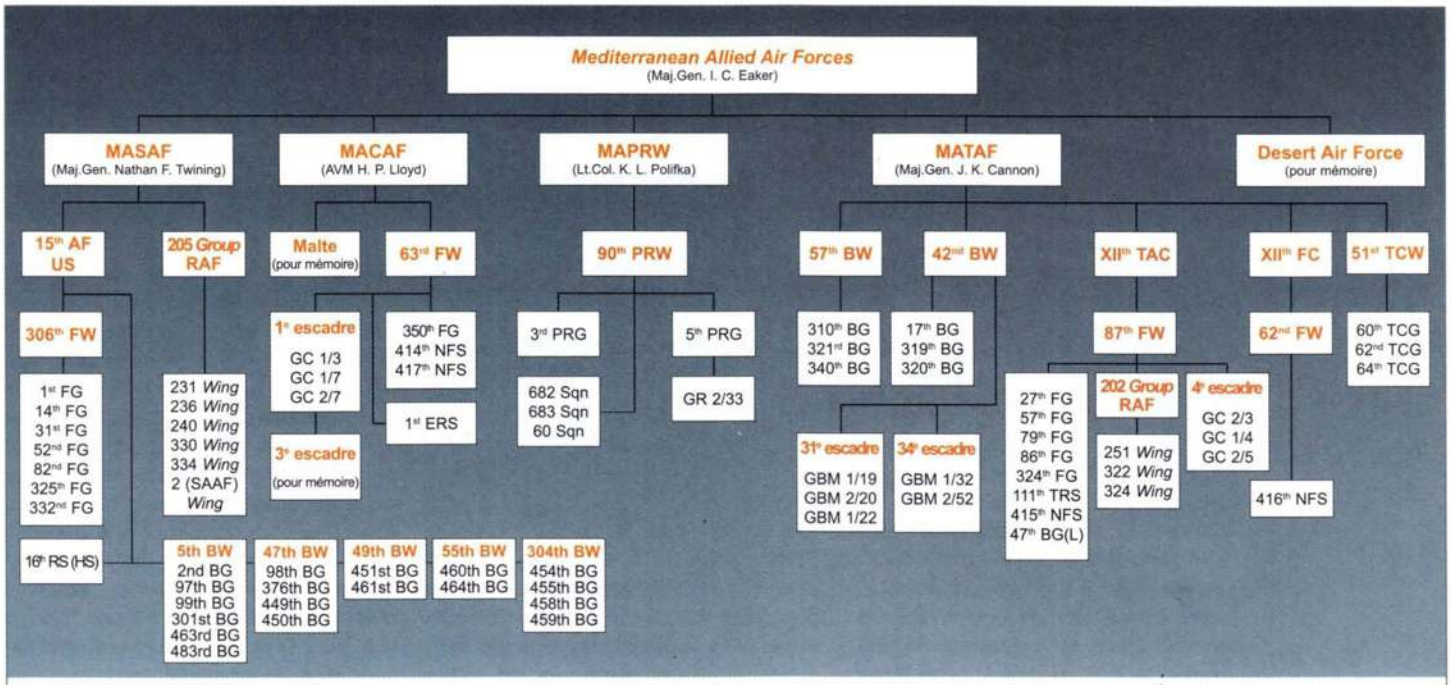
42nd *Bombardment Wing*			
17th *Bombardment Group*	34th, 37th, 95th, 432nd BS	B-26	Villacidro
319th *Bombardment Group*	437th, 438th, 439, 440th BS	B-26	Decimomannu
320th *Bombardment Group*	441st, 442nd, 443rd, 444th BS	B-26	Decimomannu
31e escadre de bombardement moyen			
GBM 1/19 *Gascogne*		B-26	Villacidro
GBM 2/20 *Bretagne*		B-26	Villacidro
GBM 1/22 *Maroc*		B-26	Villacidro
34e escadre de bombardement moyen			
GBM 1/32 *Bourgogne*		B-26	Villacidro
GBM 2/52 *Franche-Comté*		B-26	Villacidro
57th *Bombardment Wing*			
310th *Bombardment Group*	379th, 380th, 381st, 428th BS	B-25	Ghisonaccia
321th *Bombardment Group*	445th, 446th, 447th, 448th BS	B-25	Solenzara
340th *Bombardment Group*	486th, 487th, 488th, 489th BS	B-25	Alesan
XIIth *Tactical Air Command*			
87th *Fighter Wing*			
27th *Fighter Group*	522nd, 523rd, 524th FS	P-47D	Sarragia
57th *Fighter Group*	64th, 65th, 66th FS	P-47D	Alto
79th *Fighter Group*	85th, 86th, 87th FS	P-47D	Sarragia
86th *Fighter Group*	525th, 526th, 527th FS	P-47D	Poretta
324th *Fighter Group*	314th, 315th, 316th FS	P-47D	Ste-Catherine
111th *Tactical Reconnaissance Squadron*	F-6A	Borgo	
415th *Night Fighter Squadron*		Beaufighter VI	Solenzara
47th *Bombardment Group (Light)*	*84th*, 85th, 86th, 97th BS	A-20	Poretta
4e escadre de chasse			
GC 2/3 *Dauphiné*		P-47D	Alto
GC 1/4 *Navarre*		P-47D	Alto
GC 2/5 *Lafayette*		P-47D	Alto
202 *Group*			
251 *Wing*		Spitfire	Ste-Catherine
322 *Wing*		Spitfire	Calenzana
324 *Wing*		Spitfire	Calvi

Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Wing

3rd *Photo Reconnaissance Group*			
5th *Combat Mapping Squadron*		F-4/F-5	Borgo
12th *Photo Reconnaissance Squadron*		F-4/F5	Follonica/Cecina
GR 2/33 *Savoie*		F-5/Spitfire	Borgo
5th *Photo Reconnaissance Group*	15th, 23rd, 32nd PRS	F-4/F-5	Borgo/Bari
N° 682 *Squadron*		Spitfire	San Severo
N° 683 *Squadron*		Spitfire	San Severo
N° 60 (SAAF) *Squadron*		Mosquito Mk. IX/XVI	San Severo

Task Force 88

Task Group 88.1			
N° 800 *Squadron*		Hellcat Mk. I	HMS *Emperor*
N° 879 *Squadron*		Seafire L. II	HMS *Attacker*
N° 881 *Squadron*		Wildcat Mk. VI	HMS *Pursuer*
N° 882 *Squadron*		Wildcat Mk. V	HMS *Searcher*
N° 899 *Squadron*		Seafire L. III	HMS *Khedive*
Task Group 88.2			
VOF-1		F6F-5	USS *Tulagi* (CVE-72)
VF-74		F6F-5	USS *Kasaan Bay* (CVE-69)
N° 807 *Squadron*		Seafire L. II/L. III	HMS *Hunter*
N° 809 *Squadron*		Seafire L. II/L. III	HMS *Stalker*



MASAF : *Mediterranean Allied Strategical Air Force* – MACAF : *Med. Allied Coastal AF* – MAPRW : *Med. Allied Photo Reconnaissance Wing* – MATAF : *Med. Allied Tactical* AF – TAC : *Tactical Air Command* – FC : *Fighter Command* – BW (BG) : *Bombardment Wing (Group)* – CMS : *Combat Mapping Squadron* – PRW (PRG) : *Photo Reconnaissance Wing (Group)* – FW (FG) : *Fighter Wing (Group)* – NFS : *Night Fighter Squadron* – (T)RS : (*Tactical*) *Reconnaissance Squadron* – TCW (TCG) : *Troop Carrier Wing (Group)* – ERS : *Emergency Rescue Squadron* – GBM : Groupe de bombardement moyen – GC : Groupe de chasse.

◀ Le terrain d'Alto, photographié le 4 septembre 1944, qui explique en partie pourquoi l'île de Beauté avait été alors surnommée « USS Corsica ». Cet aérodrome, implanté dans la petite commune de Folelli, est aujourd'hui en grande partie recouvert par des lotissements.. (NARA)

▶ Un Bf 109 G-6 du *Jagdgruppe* 200 à Orange-Caritat, au début de l'année 1944.

Parmi les unités diverses se trouvent la *Seenotstaffel* 3 (ou *Seenotkommando* Berre) de secours en mer, équipée de sept Do 24 et deux Breguet Bre 521 Bizerte, la 2./128 avec douze Arado Ar 196 A-3 également à Berre et la 1./FAGr. 33 (*Hauptmann* Rudolf Gruhle) équipée d'une demi-douzaine de Ju 88 S, Ju 188 D et F et Me 410 A-1 à St-Martin-de-Crau.

Au-delà de ces unités de première ligne, les terrains occupés par les Allemands recèlent un grand nombre d'appareils de tous types et de toutes origines. Certains d'entre eux (Reggiane Re 2002 et Ju 88) regroupés au sein de la *Geschwader* Bongart (du nom de son commandant, l'*Oberst* Hermann-Josef Freiherr von dem Bongart), rattachée à la fameuse KG 200, sont assignés aux missions de lutte contre les maquis.

Si la Luftwaffe avec moins de 200 appareils disponibles semble frappée d'anémie, les systèmes de détection et l'artillerie antiaérienne déployés sont en revanche excellents tant en qualité qu'en quantité

Une vingtaine de radars Wassermann, Würzburg Riese et Freya se trouvent répartis sur la côte entre Narbonne et la frontière italienne. Le Sillon Rhodanien, sur le pourtour duquel plusieurs centres de détection ont été installés, est quant à lui verrouillé par trois Freya et deux Würzburg mis en œuvre au centre de Chazelle-sur-Lyon, prés de St-Étienne.

Ces installations lourdes sont complétées par un très dense réseau de guet visuel. La détection ne posant pas de problème, l'artillerie antiaérienne peut donner toute la mesure de son efficacité.

Bien structurée, la DCA est entièrement l'affaire de la Luftwaffe depuis qu'au printemps 1944 la Kriegsmarine lui a abandonné la défense des ports. À la base de cette organisation, on trouve la 5. *Flak-Brigade* dépendant de la 13. *Flakdivision*. Cette brigade est composée de trois régiments très aguerris équipés de matériels performants : 450 pièces d'un calibre égal ou supérieur à 88 mm complétées par 1 200 autres de calibre moindre et par quelques milliers de mitrailleuses légères. Près de la moitié de ces batteries sont disposées autour de Marseille et surtout de Toulon et de son port de guerre, où près d'une centaine de canons lourds sont déployés

Alors que se profilent les grandes manœuvres aériennes préalables au débarquement, la défense aérienne allemande s'apprête à faire face à plus de 3 000 avions de combat alliés dont plus de la moitié est constituée de chasseurs.

LES MAAF

En ce qui concerne les forces aériennes alliées, les mouvements d'unités entre les divers commandements ont été fréquents dans les semaines qui ont précédé le déclenchement de l'opération et certaines formations ont été mises à la disposition des MAAF pour des durées parfois très courtes (trois ou quatre jours). Le lecteur trouvera un organigramme et un ordre de bataille des MAAF aussi précis et complets que possible en tenant compte des restrictions posées ci-dessus.

▼ Le fer de lance de la MATAF est constitué par les cinq *Groups* de P-47D du XIIth TAC. Ici, un appareil du 65th *Fighter Squadron*, 59th *Fighter Group*, est en train d'être armé de tubes lance-roquettes sur le terrain d'Alto. (NARA)

◀ Le P-47D-15-RE du *1st Lieutenant* James C. Hare du 65th *Fighter Squadron*, 57th *Fighter Group*, à Alto. (Photo J. Hare)

Les Forces aériennes alliées en Méditerranée connues sous l'appellation de MAAF (*Mediterranean Allied Air Forces*) ont été constituées en janvier 1944. Il s'agit d'un commandement interallié intégré constitué de quatre composants principaux :

– la MASAF du *Major General* Nathan F. Twining assure les frappes stratégiques;

– la MACAF, sous le commandement de l'*Air Vice-Marshal* Hugo Llyod assume les multiples missions relevant de l'aviation côtière;

– le MAPRW, aux ordres du *Lieutenant Colonel* Karl L. Polifka est chargé de la reconnaissance stratégique.

– la MATAF, placée sous l'autorité du *Major General* John K. Cannon a en charge les missions d'interdiction et d'appui aérien rapproché.

Avec à leur tête le *Major General* Ira C. Eaker, les MAAF ont atteint durant l'été 1944 la plénitude de leurs moyens et, malgré quelques lourdeurs structurelles inévitables, un haut degré d'efficacité opérationnelle.

Dans le cadre de l'offensive prévue, le *Major General* John K. Cannon va voir concentrer sous son commandement et celui opérationnel du *Major General* Gordon P. Saville (chef du XIIth TAC), promu *Task Group Commander*, un ensemble constitué de plus de 3 000 appareils de combat appartenant à au moins sept entités nationales différentes et provenant de l'ensemble des commandements des MAAF ainsi que des marines alliées.

C'est ainsi que pour la durée des opérations des machines aussi différentes que des biplans amphibies Walrus, des chasseurs embarqués F6F Hellcat et des quadrimoteurs B-24 vont être temporairement réunies au sein d'imposantes forces tactiques.

Cannon va prendre l'option de maintenir l'essentiel des forces de bombardement et une partie des chasseurs de la *Desert Air Force* en Italie en soutien direct des 5e et 8e Armées engagées au nord de Rome. Les chasseurs et les chasseurs-bombardiers opérant au sein du XIIth TAC de Saville sont regroupés en Corse en vue du débarquement de Provence. Les bombardiers moyens des 42nd et 57th *Bomb Wings* devront demeurer aptes à intervenir au gré des nécessités tactiques sur l'un ou l'autre front.

Le XIIth TAC, auquel viennent d'être subordonnées provisoirement les unités de la MACAF, se trouve chargé de jour comme de nuit de la couverture des convois, de celle des plages, des missions de sauvetage en mer et doit en outre superviser au jour J l'action des bombardiers lourds engagés en soutien direct des opérations de débarquement.

Au mois d'août 1944, les Alliés disposent donc en face des maigres forces de leur adversaire non seulement de capacités logistiques élevées mais également d'une panoplie complète d'excellents appareils servis par des personnels qualifiés et hautement motivés.

Les six groupes de chasseurs-bombardiers P-47 (dix-huit *Squadrons*) basés en Corse, intégrés au sein du 87th *Figther Wing*, constituent le fer de lance de la MATAF. Formé par quatre groupes de P-51 et trois de P-38, qui opèrent habituellement depuis la région de Foggia, le 306th FW, chargé principalement des missions d'escorte au profit des bombardiers lourds de la MASAF, sera également impliqué à des degrés divers dans les phases préparatoires et l'exécution du volet aérien de l'opération *Dragoon*.

Les plus directement engagés vont être les P-38 Lightning des six *Squadrons* appartenant aux 1st et 14th *Fighter Groups*. Disposant d'une allonge supérieure à celle des P-47D, les P-38J déployés en Corse à partir du 12 août vont être chargés des tâches d'interdiction sous contrôle de ma MATAF.

La MACAF fournit pour sa part une soixantaine de chasseurs P-39 (350th FG) et Spitfire (1ère escadre de chasse française : GC 1/3 *Corse*, 1/7 *Provence* et 2/7 *Nice*) opérant depuis la Corse et la Sardaigne, auxquels sont dévolues les tâches d'escorte de convois, d'interception et de protection des missions ASR. Trois *Wings* de Spitfire appartenant aux formations de la RAF et du Commonwealth opérant sur le front Italien vont par ailleurs être détachés en Corse par la *Desert Air Force*.

▼ Deux pilotes du 27th *Fighter Squadron*, 1st *Fighter Group* : le *1st Lieutenant* Francis J. Maron (une victoire confirmée et un endommagé) et le *Captain* Thomas F. Rafael (deux confirmées et une probable) devant le P-38J du *Flying Officer* Irvine M. Styer (deux C. 202 confimés). (NARA)

▶ Les Forces aériennes françaises participent à *Dragoon* dans la mesure de leurs modestes moyens. Elles sont notamment représentées par les trois groupes de Spitfire de la 1ère escadre du commandant Marie Monraisse. On voit ici le capitaine Georges Valentin, commandant la 3e escadrille du GC 2/7 *Nice* ou N° 326 (*French*) *Squadron*. Il pilote l'un des premiers Mk. IX (capot court et aile de type « b »), visiblement récupéré auprès de l'USAAF. (NARA)

La composante aéronavale est plus importante qu'en Normandie, puisque la Fleet Air Arm et l'US Navy engagent dans l'opération neuf porte-avions légers regroupés au sein de la TF-88, ce qui représente un potentiel de 200 chasseurs embarqués Hellcat, Wildcat, et Seafire.

De nuit, les MAAF alignent trois *Squadrons* de Beaufigther (deux américains et un anglais), un *Squadron* de Mosquito Mk. XI de la RAF et un détachement de sept F6F-3N de la VF-74 basée à Calvi.

Enfin, les missions d'observation sont du ressort des F-6A et C du 111th *Tactical Reconnaissance Squadron,* des Spitfire de l'escadrille du GR 2/33 des Forces aériennes françaises et du N° 225 *Squadron* de la RAF.

L'addition de ces forces donne un effectif théorique d'environ 1 800 chasseurs, chasseurs-bombardiers et appareils de reconnaissance tactique.

Toutefois, conscient du risque qu'il y aurait malgré tout à manquer d'appareils, le SHAEF (haut commandement allié en Europe) décide que le 8th *Figther Command* basé en Angleterre sera mis en alerte le 15 août apportant en cas de besoin un renfort potentiel d'environ 1 500 nouveaux chasseurs !

Si les moyens mis en œuvre en matière de chasseurs sont donc considérables, les forces de bombardement ne sont guère moins impressionnantes

Dépendant du *Major General* Saville, deux *Wings* équipés de bombardiers moyens, ainsi qu'un groupe de bombardiers légers A-20, se trouvent intégrés au sein de la MATAF.

Le 42nd BW du *Brigadier General* Robert M. Webster déployé en Sardaigne est constitué par trois groupes américains (17th BG, 319th BG et 320th BG) et par les 31e et 34e escadres de bombardement des FAF – cette dernière n'étant que partiellement constituée). Ces unités sont équipées de Martin B-26 Maraudeur.

Le 57th BW aux ordres du *Brigadier General* James B. Knapp est en revanche exclusivement composé de formations américaines équipées du très apprécié North American B-25 Mitchell. Trois groupes, les 310th, 321st et 340th BG, constituent l'ossature de ce *Wing*.

Enfin, le 47th BG (L) rattaché au 87th BW utilise ses Douglas A-20 pour des missions de harcèlement nocturne. Ses avions seront à l'occasion utilisés pour certaines opérations spéciales.

▶ Autre représentante des Forces aériennes françaises, la 4e escadre du commandant Henry Arnaud. Sur ce cliché, deux P-47D du GC 2/5 *Lafayette*, dont l'un porte encore les cocardes américaines. (NARA)

À raison de vingt-quatre appareils par *Squadron* et de quatre *Squadrons* par *Group*, le MATAF dispose d'environ sept cents bombardiers moyens utilisables immédiatement dans le cadre de *Dragoon* (neuf *Squadrons* de la DAF demeurant concentrés sur le front italien).

Les bombardiers lourds doivent en principe être partiellement tenus en réserve, mais vont en réalité être intensivement mis à contribution dans un cadre tactique. La MASAF, qui opère depuis le sud de la péninsule italienne, engage une impressionnante force de frappe constituée par près de 1 000 quadrimoteurs appartenant pour l'essentiel à la 15th AF américaine.

Les Alliés ne sont pas non plus en reste dans le déploiement d'appareils spécialisés. Trois *Squadrons* mettant en œuvre le F-5, version non armée destinée à la grande reconnaissance du chasseur P-38, sont intensivement employés lors de la préparation des opérations de Provence. Regroupés au sein du MAPRW, les Spitfire des 682 et 683 *Squadrons* de la RAF, ainsi que les Mosquito du N° 60 (SAAF) *Squadron* réalisent des missions similaires. Une unité de reconnaissance électronique équipée d'une demi-douzaine de B-17, le 16th OS, se trouve déployée en Corse. La RAF et l'USAAF disposent chacune d'un *Squadron* de quadrimoteurs (N° 624 *Squadron* et 885th BS) opérant depuis Blida pour des opérations spéciales. Enfin, la 15th AF aligne un *Squadron* de reconnaissance météorologique volant sur F-5 et F-6, le 154th WRS. ■

◀ Un Spitfire de reconnaissance photographique du N° 225 *Squadron* de la RAF basé à Follonica, sur la côte ouest de l'Italie, en Toscane. (NARA)

▼ Le bombardement moyen est notamment représenté par trois groupes de North American B-25 Mitchell. On voit ici un B-25J du 340th *Bombardment Group*. Le « 8 » du code tactique précise que l'appareil appartenait au 488th *Bombardment Squadron*. (NARA)

▲ Un B-26C du GBM 1/19 *Gascogne* au terme d'une mission sur l'Italie. - (NARA)

▼ Un Beaufighter Mk. VIF (X7929) de la 12th *Air Force* survolant la Méditerranée au cours de l'été de 1943. Comme tous les chasseurs de nuit US, il ne porte aucune marque distinctive ce qui rend l'identification de l'unité impossible. - (NARA)

▲ Un Spitfire Mk. IX du N° 154 *Squadron* (MK229 – ?) à Calenzana (Corse). - (NARA)

▼ Un B-24J du 776th *Bombardment Squadron*, 464th *Bombardment Group*, un « Mickey Ship » comme l'atteste le radôme du radar H_2X en lieu et place de la tourelle ventrale. (NARA)

CHAPITRE II

LES PRÉPARATIFS

Entre le 29 avril et le 6 août 1944, les bombardiers lourds de la MASAF réalisent plus de 6 000 sorties visant le Sud de la France. Au cours de ces trois mois d'une offensive aérienne d'une intensité variable, le Sud a connu une trentaine de raids effectués à un rythme assez inégal.

Ces missions s'inscrivent dans l'optique du débarquement en Provence, mais elles se trouvent également placées à l'intersection d'autres orientations majeures définies par l'USSTAF (*US Strategic Air Forces*). Il s'agit en effet principalement de soutenir l'opération *Overlord* en saccageant les voies de communication par lesquelles pourraient transiter des renforts vers la Normandie, mais également, de façon plus marginale, de contribuer à la réussite du plan « Pointblank » qui vise à mettre à genoux les industries de l'Axe en les privant de tout approvisionnement et en détruisant leur outil de production.

Cette affectation des forces à des visées tant stratégiques que tactiques permet de ménager les susceptibilités de certains officiers généraux qui, adeptes de Douhet et promus à ce titre grands apôtres du bombardement stratégique au sein de l'USAAF, ne détestent rien tant que de voir leurs précieux bombardiers lourds détournés de leur vocation première pour être employés à de vulgaires tâches tactiques et ce d'autant plus que des forces aériennes spécialisées existent dans le secteur.

PHASE I

Quoi qu'il en soit, la MASAF passe la première à l'offensive.

Le 29 avril, 576 quadrimoteurs escortés par 200 chasseurs s'en prennent au port de Toulon. La chasse allemande (JGr. Süd et I./JG 2) réagit. Elle est toutefois efficacement contrée par les P-38 et les P-51 du 306th FW. Cinq intercepteurs allemands et trois américains sont perdus dans la bataille qui s'ensuit. Trois B-24 sont par ailleurs abattus par la *Flak*. Le raid inflige de sérieux dommages aux infrastructures portuaires et cause de nombreuses pertes dans la population civile.

Toulon est de nouveau bombardé le 5 juillet, le 11 juillet, le 2 août et le 6 août 1944 avec des fortunes diverses.

Cependant les bombardiers vont se consacrer principalement à l'attaque des voies de communication. En application directe du « Transportation Plan » édicté par le SHAEF, pendant trois jours d'attaques ininterrompues, les 25, 26 et 27 mai 1944, quatorze nœuds ferroviaires stratégiques du grand Sud-Est subissent les assauts de 1 393 quadrimoteurs américains [1]. Le réseau ferré nord-sud le long de la vallée du Rhône est particulièrement visé, de même que les voies conduisant de Marseille vers l'Italie. Les résultats sont très variables, mais les « dommages collatéraux » sont en revanche partout très importants.

D'un point de vue stratégique, ces raids sont néanmoins considérés comme un succès majeur. Désorganisant le trafic dans toute la partie sud de la France à un moment crucial de la guerre, cette réussite est obtenue pour un coût relativement modeste, puisqu'une douzaine de quadrimoteurs seulement sont perdus lors de ces missions.

Outre des actions ponctuelles entreprises envers les ouvrages d'art, une seconde offensive majeure contre le système ferroviaire est lancée à la mi-juillet. Plus de 1 000 bombardiers frappent le 12 et le 17 les infrastructures de Miramas, Nîmes et Avignon. Les pertes civiles enregistrées à cette occasion sont moins sévères et les destructions plus importantes.

Des attaques d'essence stratégique sont également entreprises contre des objectifs industriels, comme les usines de roulements à billes (Chambéry), les industries d'armement (Valence) et le complexe chimique et pétrochimique de Sète. Ces actions n'ont finalement que peu d'impact à long terme et aucun sur la réalisation de l'opération *Dragoon*.

Le 6 août, 1 069 bombardiers lourds attaquent une nouvelle fois les infrastructures ferroviaires de la vallée du Rhône en portant leurs coups les plus durs sur les nœuds de communication comme Avignon, Arles et Tarascon, où des bombes guidée Azon sont utilisées.

Le 6 août marque également l'entrée en scène des « Bridge Busters » du XIIth TAC. Des vagues successives de Marauder et de Mitchell puissamment escortées s'en prennent à une large palette d'objectifs ferroviaires et routiers situés au sud de Valence.

Les opérations se poursuivent pendant trois jours et se soldent généralement par de superbes grilles de bombardement, peu de coups au but et des pertes parfois sevères. Six des B-25 engagés sur Avignon les 6 et 8 août sont abattus ou déclarés irrécupérables. De nombreux autres sont gravement endommagés, entraînant des pertes sensibles parmi les équipages participants. La Luftwaffe tente de s'interposer, mais ses velléités de résistance sont vite écrasées sous le nombre.

[1] Pour ce qui est de « Pointblank », des USSTAF et du « Transportation Plan », nous renvoyons le lecteur à la série d'articles sur la 8th *Air Force* parue dans les n° 1 à 4 d'*Aéro-Journal* (décembre 2007 à juin 2008).

◀ Cette photo très connue montre la fin du B-26C-45 (42-107735) Flossie Fury du *1st Lieutenant* James L. Albury du 95th *Bombardment Squadron*, 17th *Bombardment Group*, au-dessus de Toulon, le 20 août 1944. L'appareil a encaissé coup sur coup deux obus de 88, l'un dans la soute à bombes, l'autre dans la nacelle droite. Seuls le mitrailleur supérieur et un mitrailleur de sabord ont pu sauter avant que l'avion ne percute le sol. (NARA)

▲ Pour les préparatifs de *Dragoon*, la 15th *Air Force* frappe la première. Ici, deux B-24G du 451st *Bombardment Group*. (NARA)

Malgré une effroyable disproportion de forces la chasse allemande va en effet intervenir systématiquement pour contrer les raids entrepris au cours de cette première phase. Souvent, les intercepteurs sont accrochés par l'escorte et ne peuvent inquiéter les bombardiers. En certaines occasions, prenant les Mustang et les Lightning au dépourvu, les pilotes du JGr. Süd, puis du JGr. 200, remportent de beaux succès. C'est ainsi, par exemple, que la chasse allemande parvient à descendre quatre Liberator le 25 mai et cinq autres le 12 juillet 1944.

Ces victoires demeurent pourtant sans lendemain et ne seront jamais de nature à entamer sérieusement le rapport de force établi.

Les Alliés vont dès lors multiplier les actions offensives destinées à éroder le potentiel aérien adverse.

Deux bombardements de l'aérodrome de Montpellier (27 mai et 5 juillet) ne causent que des dégâts mineurs aux installations visées. Il en va de même des attaques lancées le 24 juillet et le 2 août par les B-24 de la 15th AAF contre les différentes implantations aéronautiques de la région de Salon-de-Provence et de Valence.

Le 15 juin les MASAF perdent 13 chasseurs pour des résultats insignifiants au cours d'une opération de nettoyage mal conçue visant les aérodromes d'Avignon, Salon et Orange.

Le lendemain, des Bf 109 s'opposent avec succès à une intrusion des P-47 de la 4e escadre au-dessus du Languedoc. Toutefois, ces derniers revendiquent deux jours plus tard et dans ce même secteur la destruction d'un He 111 et un Bf 109 en vol.

Confronté aux chasseurs de la 15th AF, le JGr. 200 subit de nouvelles pertes les 25 juin, 12, 17 et 24 juillet ainsi que le 2 août. Le 5 juillet, les hommes du *Major* Krök souffrent également d'une confrontation avec le VIIIth *Figther Command* lors d'une opération conjointe conduite avec la 15th AF. Les chasseurs basés en Angleterre prélèvent encore leur tribut le 14 juillet, lorsque le JGr. 200 tente de faire barrage à l'opération « Cadillac » (parachutage massif de jour au profit des maquis du Vercors).

Ayant déserté pendant plus d'un mois le Sud-Est, le XIIth TAC signe un retour en force à la fin du mois de juillet. Après avoir échoué le 26 juillet, les P-47 du 79th FG remportent un beau succès deux jours plus tard en détruisant sur le terrain de Valence-La Trésorerie une douzaine de bombardiers bimoteurs. Le 31, c'est au tour de la 4e escadre de rapporter la destruction de cinq Ju 88, un He 111, un bimoteur non identifié et... un planeur sur le terrain d'Orange. Pour les Français, ce succès est chèrement payé par la perte du capitaine Joseph Jallier.

À l'issue de cette première phase, les pertes des MAAF s'élèvent toutes causes confondues à une soixantaine de bombardiers et à une trentaine de chasseurs. Pour moitié ces pertes sont du fait de l'ennemi qui, de son côté, déplore une quinzaine de chasseurs et une trentaine de bombardiers perdus au combat. Au-delà des chiffres, le taux des pertes alliées demeure voisin de 1,5%, tandis que celui des Allemands flirte avec les 50% !

En trois mois 8 353 tonnes de bombes sont tombées sur les voies de communication, 2 133 tonnes sur les installations portuaires, 1 141 tonnes sur les cibles industrielles et 872 sur les aérodromes.

La première phase étant terminée, l'offensive aérienne connaît une nouvelle montée en puissance avec l'intervention massive du XIIth TAC.

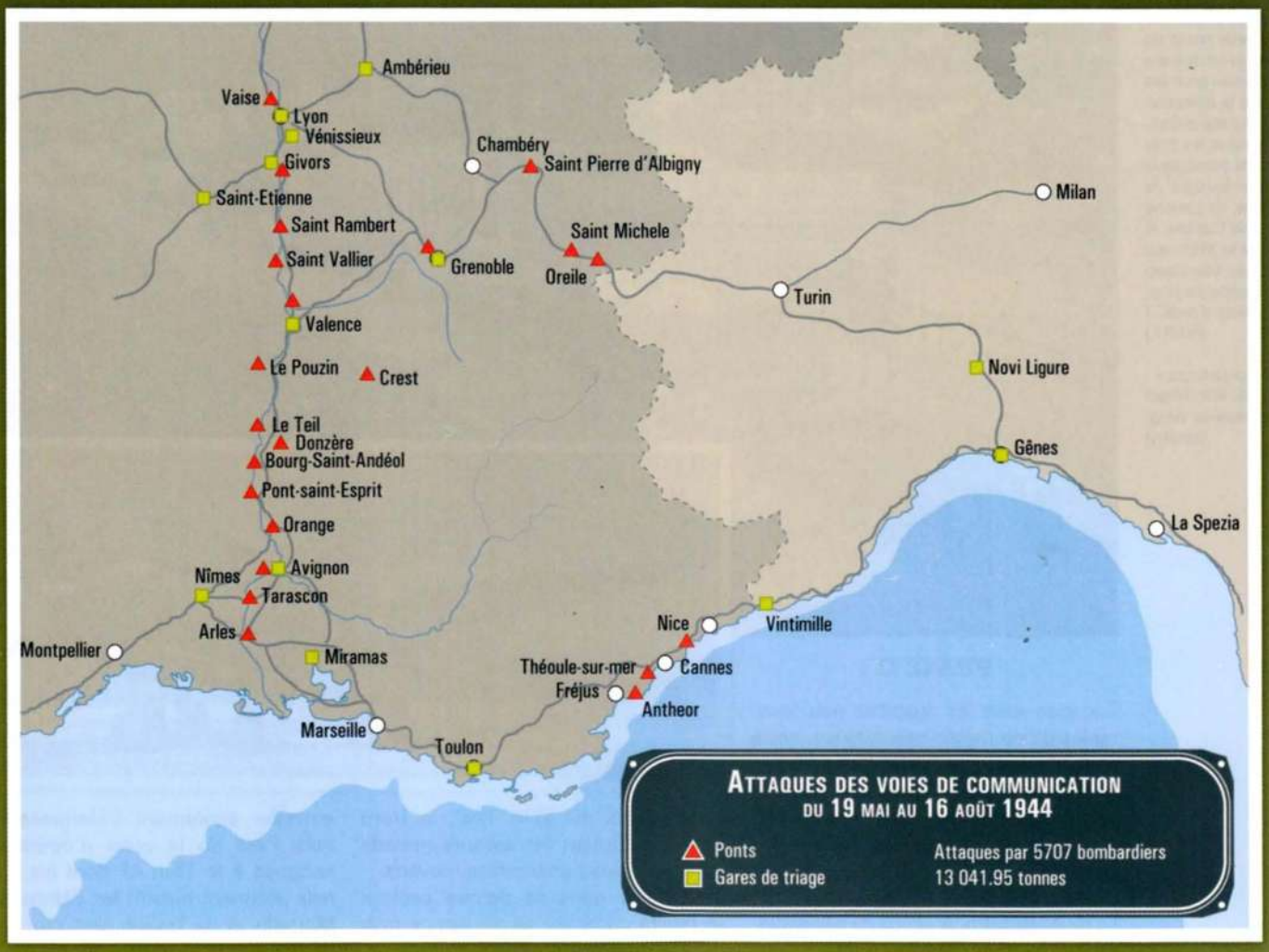
Revendications du JGr. Süd puis JGr. 200
(1er mai - 15 août 1944)

07.05	Obgfr Horst Rippert	B-26
13.05	Obgfr Horst Rippert	Mosquito
25.05	Uffz Güth	B-24
	Uffz Broese	B-24
	Fw Müller-Hagen	B-24
	Obgfr Horst Rippert	B-24
	Fhj-Uffz Kücken	B-24
	Fw Georg Amon	B-17
26.05	Uffz Broese	B-24
	Obgfr Horst Rippert	B-24
27.05	Fw Müller-Hagen	P-51
15.06	Ofw Eduard Isken	P-38
	Lt Harbort	P-51
25.06	Uffz Bauch	P-51
	Fw Lünsmann	B-24 HSS
	Obgfr Horst Rippet	B-24 HSS
05.07	Uffz Hermanitz	B-24
	Fw Lünsmann	B-24
	Fw Kubeit	B-24 HSS
	Fw Müller-Hagen	P-51
	Obgfr Horst Rippert	P-51
12.07	Ofw Läbe	B-24 HSS
	Ofw Eduard Isken	B-24
	Uffz Heumann	B-24 HSS
	Ofw Läbe	P-51
	Lt Bell	B-24 HSS
	Ofw Felder	B-24
	Uffz Cöster	B-24
	Hpt Georg Seckel	B-24
	Uffz Ohmert	B-24
14.07	Lt Maschke	Stirling
	Ofw Eduard Isken	B-17
	Ofw Kehrer	B-17 HSS
	Ofw Läbe	B-17 HSS
24.07	Hpt Georg Seckel	B-24
	Lt Schellwanner	B-24
	Fhj-Fw Kocken	B-24 HSS
	Obgfr Horst Rippert	B-24
30.07	Fw Guth	B-17
11.08	Ofw Eduard Isken	P-47
12.08	Ofw Eduard Isken	Spitfire
	Obgfr Horst Rippert	Spitfire
	Ofw Eduard Isken	P-47 (*)
	Fhr Brandau	P-47
	Fw Guth	P-47
14.08	Ofw Eduard Isken	P-51
	Uffz Kniestedt	P-51

(*) Sa 40e victoire personnelle.

HSS : *Herausschuß*
(tir d'un chasseur ayant entraîné la séparation du bombardier de sa « box »)

▶ Des pilotes du *Jagdlehrer-Überprüfung-Gruppe* d'Orange, dont on distingue un Bloch 155 à gauche de la photo. Cette école de moniteurs de chasse fournira la plupart de ses cadres au *Jagdgruppe* 200. (Collection L. von Gartzen)


Ambérieu
Vaise
Lyon
Vénissieux
Givors
Chambéry
Saint Pierre d'Albigny
Milan
Saint-Etienne
Saint Rambert
Saint Michele
Saint Vallier
Grenoble
Oreile
Turin
Valence
Le Pouzin
Crest
Novi Ligure
Le Teil
Donzère
Bourg-Saint-Andéol
Gênes
Pont-saint-Esprit
Orange
La Spezia
Nîmes
Avignon
Tarascon
Nice
Vintimille
Arles
Montpellier
Miramas
Théoule-sur-mer
Cannes
Fréjus
Antheor
Marseille
Toulon
Attaques des voies de communication
du 19 mai au 16 août 1944
Ponts
Gares de triage
Attaques par 5707 bombardiers
13 041.95 tonnes

Opérations de la M.A.S.A.F.
en appui des débarquements en Provence
Attaques de ponts
Attaques de gares de tirage
Concentrations de batteries de défense côtière
Attaques d'aérodromes
Zone de progression de l'invasion alliée
Ambérieu
Lyon
Givors
Chambéry
Grenoble
Turin
Valence
La Trésorerie
Montélimar
Gênes
Orange Plan de Die
Orange Caritat
La Spezia
Château Blanc
Avignon
Nîmes
La Jasse
Les Chanoines
Nice
Montpellier
Arles
Salon
Cannes
Fréjus
Marseille
Toulon

▶ Un F-5 du 90th PRW a pris cette photo de Cannes, le lendemain de l'invasion pour les uns et de la libération pour les autres. On distingue les trois grands prestigieux palaces en bordure de la Croisette, de gauche à droite, le Carlton, le Miramar et le Martinez. Il n'y a pas beaucoup de baigneurs pour un mois d'août...! (NARA)

◢ Le « paparazzo » : un F-5A du 90th *Photo Reconnaissance Wing*. (NARA)

PHASE II

Engagée sous les auspices peu favorables d'une météo calamiteuse, cette seconde étape de l'offensive aérienne doit permettre de préparer définitivement le terrain pour l'opération amphibie en entretenant autant que possible le doute quant au lieu et à la date de son déclenchement.

La réussite des opérations de débarquement implique une destruction aussi complète que possible des défenses côtières et des obstacles divers qu'a essaimés l'occupant sur les plages. La volonté de maintenir une surprise tactique malgré les missions de reconnaissance quotidiennes conduites impunément par la Luftwaffe sur la Corse et l'Italie, entraîne le MAAF à organiser autant de frappes sur les côtes du Languedoc et de la Riviera Italienne que directement sur le littoral varois.

Dans la pratique, l'ouest du Rhône est réservé aux appareils de la MASAF, l'est de Cannes aux chasseurs-bombardiers du XIIth TAC, le front central subissant les assauts massifs et répétés des bombardiers moyens.

L'offensive dans ce dernier secteur en réalité prioritaire se développe trois jours durant sans connaître d'accalmie. Les Thunderbolt sont en revanche assez systématiquement détournés de leurs objectifs en Italie dès qu'une nécessité tactique survient. C'est ainsi qu'ils prennent à leur charge une part des missions de suppression de radars et sont intensivement engagés, le 13 août, dans une ultime opération préalable de nettoyage visant la Luftwaffe. Les résultats de cette opération sont finalement assez limités, puisque sur les terrains visés seulement 13 destructions au sol sont revendiquées par les quelque 500 appareils engagés.

Le souci constant de donner le change entraîne également l'élargissement vers l'est de la zone d'opérations assignée à la 15th AF dont les appareils pilonnent bientôt les défenses de Marseille et de Toulon ainsi que celles de Gênes

Sur les centaines d'objectifs traités – positions d'artillerie, fortins, ouvrages de défense – malgré une débauche de moyens et l'utilisation de pratiquement tout l'arsenal disponible, seul un nombre infinitésimal de coups au but est enregistré.

Il a été établi plus tard que plus de la moitié des positions visées par la 15th AF avait été traitée convenablement avec une parfaite concentration de l'ordre de 97% des projectiles dans un rayon de 300 mètres de la cible. Or, les spécialistes de l'*Ordonnance Division* ont déterminé que seul un impact survenant à moins de 100 mètres d'une batterie côtière, même faiblement protégée, était de nature à lui causer un dommage sérieux. Dans ces conditions, compte tenu des performances des instruments de visée de l'époque, la réussite des missions tient davantage au hasard qu'à tout autre paramètre.

Volant plus bas dans le cadre de dispositifs moins rigides, les bimoteurs du XIIth TAC, beaucoup plus manœuvrables, obtiennent de meilleurs résultats dans leur zone de prédilection située entre Hyères et Cannes.

L'emploi de projectiles lourds de 1 000 livres (env. 500 kg), bien adaptés à la tâche assignée, est privilégié dans la mesure du possible.

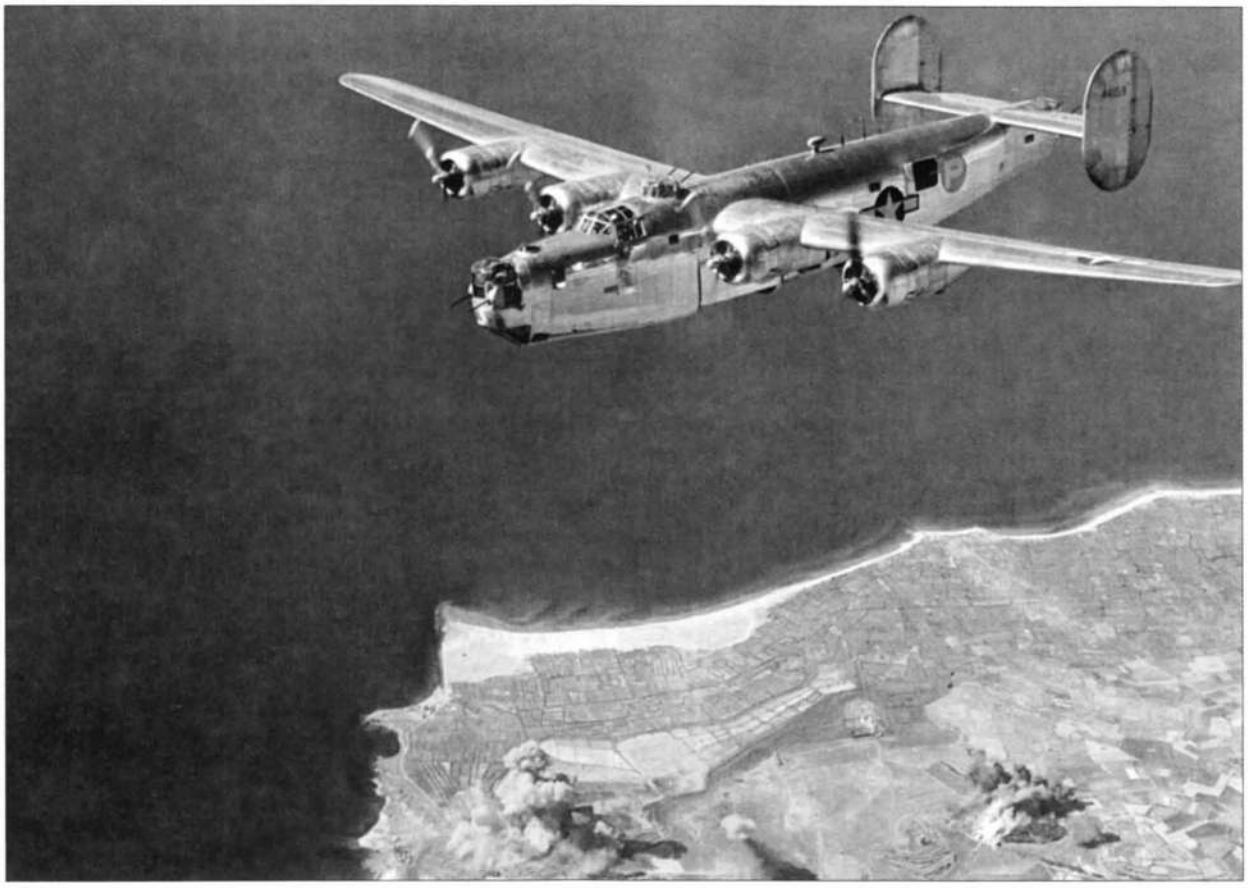
▼ Deux des cinquante-quatre B-24 du 47th *Bombardment Wing* engagés sur Théoule-sur-Mer le 12 juillet 1944 quittent leur objectif. Ils survolent les îles de Sainte-Marguerite (la plus grande) et de Saint-Honorat). Sur la droite de la baie, Cannes. (NARA)

Toulon sous les bombes

▲ Un B-26 vient juste de larguer ses bombes. Le code tactique « 38 » en blanc, souligné de noir, identifie l'unité comme étant le 438th *Bombardment Squadron* du 319th *Bombardment Group*. (NARA)

▲ Un B-24 du 304th *Bombardment Wing*, escadre qui effectuera plusieurs bombardements sur la rade de Toulon, en particulier le 6 août 1944. (NARA)

▲ Une formation de B-26 contourne Saint-Mandrier et se dirige vers la rade lors du raid du 16 août 1944. De la fumée s'élève de la presqu'île. (NARA)

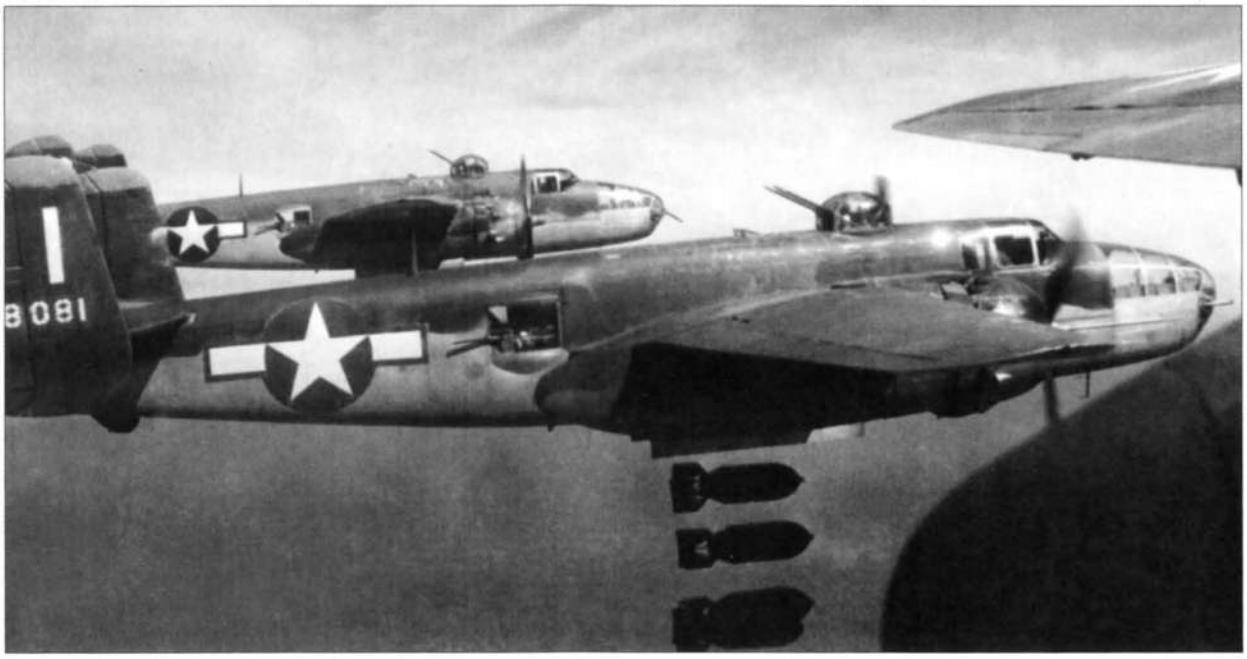


▶ Un B-24J-200-CO (44-41159) du 465th *Bombardment Group* de la 15th *Air Force* rentre d'une mission sur Sète, le 12 août 1944. (NARA)

Dès lors, les effets les plus significatifs des attaques entreprises par des formations massives de bombardiers lourds évoluant à très haute altitude doivent être recherchés plus sur l'état psychique et auditif des défenseurs que dans tout autre domaine...

Par ailleurs, il fait peu de doute que l'esprit de résistance des troupes allemandes déjà peu élevé si l'on considère les formations de mercenaires de l'*Ost Legion* est sensiblement amoindri sous l'effet des actions combinées de l'aviation alliée. Des largages massifs de tracts incitant à la désertion sont également réalisés à l'intention des troupes d'occupation. Ces opérations de guerre psychologique répondant au nom de code de « Nickel » sont en général confiées aux Lockheed Ventura du N° 17 (SAAF) *Squadron* et aux B-25 du 57th BW. Les équipages considèrent ces missions comme une ineptie : les tracts ont en effet la réputation douteuse d'être impropres à tout usage, y compris les plus triviaux.

Les maquis bénéficient en parallèle d'un soutien aérien actif. Outre les exfiltrations réalisées sporadiquement par les Dakota et les Lysander de la RAF, des missions ponctuelles de parachutage sont conduites au profit de la Résistance française tout au long du premier semestre 1944 par les Halifax du N° 624 *Squadron* ainsi que par les équipages américains du 885th BS basés à Blida. Ces vols nocturnes sont généralement conduits par un ou deux appareils. Cette situation change la nuit du 12 août, quand 11 quadrimoteurs américains chargés de 33 tonnes d'armement divers, de 225 000 tracts et emportant plusieurs équipes « Jedburgh » (équipes de trois officiers, dont au moins un francophone, chargées des liaisons avec les Forces françaises de l'Intérieur) prennent leur envol. Ils sont bientôt imités par des appareils britanniques ayant pour tâche d'amener à pied



▶ Des B-25J-1 du 321st *Bombardment Group* avec, au premier plan, un appareil du 445th *Bombardment Squadron* (codé « I »). Les 446th, 447th et 448th BS étaient respectivement codés « II », « III » et « IV ». La partie supérieure de l'empennage vertical est rouge. (NARA)

◀ La côte varoise est passée au peigne fin par les *Mediums* de la 12th *Air Force*. Ici, un B-26 du 441st *Bombardment Squadron*, 320th *Bombardment Group*, vient de lancer ses charges sur le petit port, alors totalement inconnu, de Saint-Tropez, le 14 août. (NARA)

d'œuvre deux commandos de saboteurs « Operational groups » opérant pour le compte de l'OSS. Des largages particulièrement précis sont effectués dans tout le Sud-Est et, si l'on excepte une entorse par-ci et une fracture par-là, les parachutistes atterrissent tous sans encombre aux points prévus. Cette intervention massive est couronnée de succès et vaudra au 885th une citation présidentielle.

Au-delà de cet aspect particulier, les MAAF organisent des missions de suppression dont sont chargés les P-38 des 1st et 14th sFG, les 14 et 15 août. Ceux-ci frappent loin à l'intérieur des terres des postes de commandement des états-majors et des centres de communication.

Le résultat de ces missions est difficile à évaluer. Sans doute ont-elles contribué à accroître la confusion régnant chez l'adversaire en désorganisant la chaîne de commandement.

Cependant plus encore que les relais VHF, les systèmes de détection constituent une lourde menace. Une campagne de destruction des installations radar situées entre Sète et Via Reggio est entreprise pour y parer. Des centaines de sorties sont réalisées par l'ensemble des chasseurs et chasseurs-bombardiers disponibles. Des tactiques inappropriées, conjuguées au manque d'expérience des pilotes et à un armement souvent inadapté, limitent singulièrement l'impact de ces attaques. Si l'on ajoute à cela la maîtrise acquise par les Allemands dans l'art du camouflage comme dans celui du leurre, on comprend mieux la grande inefficacité de ces frappes. Celle-ci est attestée avec une régularité consternante par le résultat des reconnaissances électroniques conduites nuit après nuit par les équipage du 16th OS.

Coûteuses d'un point de vue humain et matériel (une dizaine d'appareils perdus), ces missions aboutissent au mieux à réduire de 50% les capacités de détection dans la zone comprise entre Martigues et Cannes, les deux secteurs périphériques n'étant que superficiellement atteints.

À la veille du jour J, la menace relative représentée par la Luftwaffe et celle, qui par bien des côtés ne l'était pas moins, d'une possible sortie en meute des *U-Boote* de la 29. *Flottille* de la Kriesgmarine, ont quasiment disparu.

La campagne d'interdiction a porté ses fruits en isolant presque complètement la côte varoise.

En revanche, les missions de réduction des défenses et de suppression des systèmes de détection ont donné des résultats dans l'ensemble beaucoup moins satisfaisants. ■

▼ Au décollage d'Aghione (Corse), un P-38J du 27th *Fighter Squadron*, 1st *Fighter Group*. (NARA)

E

CHAPITRE III

LE DÉBARQUEMENT

En Provence, le printemps 1944 a été pourri et l'été pire encore. Les opérations aériennes ont constamment été gênées par la succession de fronts perturbés au point qu'en pleine offensive, les vols ont été interrompus le 10 août. Ils l'ont été de nouveau par la suite à plusieurs reprises.

C'est également à un caprice du ciel que l'on doit la surprise tactique la plus marquante du jour J.

En effet, une brume épaisse se développe en mer dans la seconde partie de la nuit du 14 au 15 août. En quelques heures, elle envahit les côtes dans le secteur choisi par les stratèges alliés pour être le théâtre de leur opération combinée. Sa présence incongrue en cette saison va perturber les opérations et rendre plus nécessaire que jamais un strict respect des procédures du contrôle aérien

Des couloirs aériens ont été réservés aux appareils chargés des différents types de mission. Une zone d'interdiction de vol (IAZ) au-dessous d'une altitude plancher a également été définie dans la zone d'opérations depuis le littoral jusqu'à une distance de 40 miles des côtes. Le contrôle des opérations aériennes sur cette même zone est réparti entre trois postes de commandement flottants dotés de puissants relais radio et d'instruments de détection sophistiqués. L'USS *Catoctin*, centre nerveux de l'opération *Dragoon*, contrôle l'ensemble des actions aériennes offensives. Un *Fighter Director Ship*, le HMS *Ulster Queen* prend en charge, de jour comme de nuit, les missions de défense aérienne tandis qu'un *Air Sea Rescue Ship*, le HMS *Antwerp*, coordonne les missions de sauvetage. Chacun de ces bâtiments est doté de redondances multiples sur des LST plus sommairement aménagés.

Ces mesures, dissociant les tâches offensives et défensives, sont inspirées par les leçons de Salerne et d'Anzio. Elles donneront de bons résultats. Aucun « Friendly fire », perte causée par des tirs « amis », n'a été répertorié, bien que les équipages de chasseurs de nuit se soient plaints à de nombreuses reprises de la nervosité des artilleurs de la flotte...

Passant outre ce risque, des actions visant à tromper l'ennemi sont entreprises dans les heures précédant immédiatement le jour J. C'est ainsi que des Wellington de la MACAF, au prix de la perte de deux des leurs qui s'accrochent en vol, effectuent des largages de « Windows » au large de Marseille en coordination avec les actions conduites par les forces navales légères.

L'essentiel de la manœuvre de diversion est toutefois réalisé par cinq Dakota du N° 216 *Squadron* de la RAF. Après un épandage massif de « Windows » au large de La Ciotat, ils déclenchent leur brouilleur haute fréquence Mandrel afin de leurrer les radars, puis franchissent la côte à très basse altitude. Stoppant le brouillage, ils effectuent un largage de mannequins parachutistes « Oscar » sur le versant sud de la Sainte-Baume. Cet assaut aéroporté simulé sème, semble-t-il, une certaine confusion au sein des forces allemandes, dont les radars côtiers sont occupés par ailleurs à la traque d'une flotte fantôme.

La désorganisation induite par ces mesures actives est encore accentuée par la mise en œuvre de puissantes stations de brouillage qui, depuis la Corse, noient le littoral provençal sous une pluie d'interférences nocives pour les systèmes de détection et de transmission.

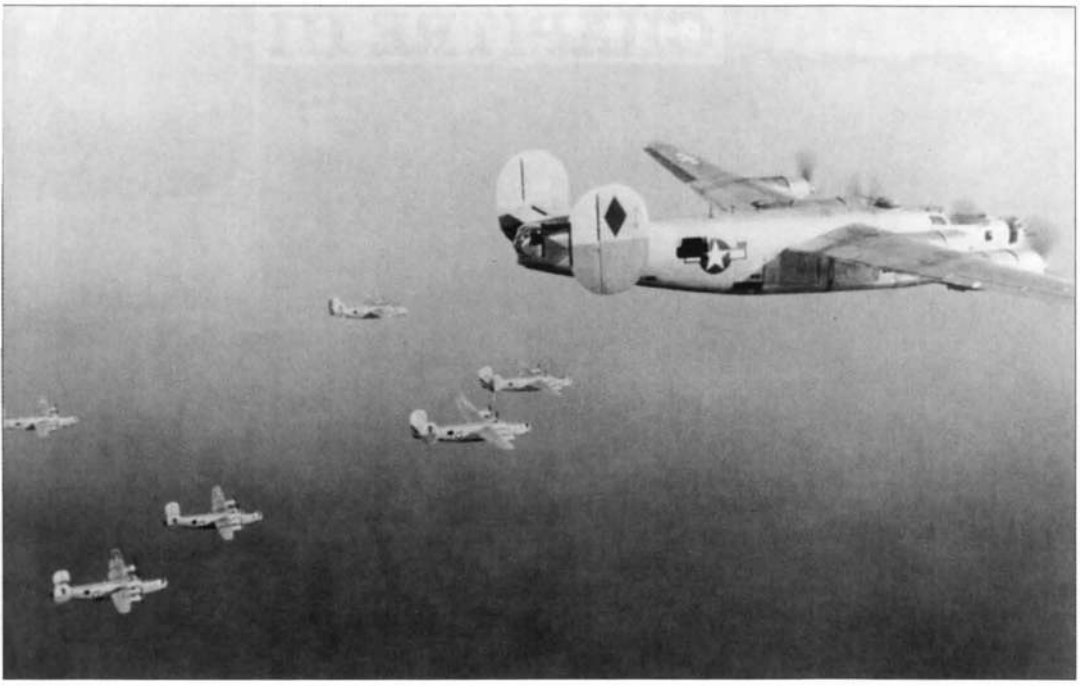
Ayant décollé en fin de soirée de terrains situés dans la périphérie de Rome, 396 C-47 et C-53 des IXth et XIIth *Transport Commands* larguent à l'aube du jour J 5 100 parachutistes britanniques et américains dans le secteur du Muy. Un premier train de planeurs transportant du matériel lourd atterrit en début de matinée. Un second touche terre en fin d'après-midi, apportant du ravitaillement et des renforts. Le réapprovisionnement des troupes est de nouveau assuré le jour suivant.

Ces missions diurnes sont puissamment escortées par les P-51 des 31st FG, et 325th FG et par les P-38 du 82nd FG transférés pour l'occasion sur les terrains du Latium. La Luftwaffe ne se manifestant pas et la réaction de la *Flak* étant limitée, les pertes enregistrées par les *Troop Carrier Wings* sont donc relativement légères.

L'opération aéroportée est considérée comme la plus réussie du second conflit mondial sur le théâtre d'opérations européen.

Un détachement précurseur du 51st *Troop Carrier Group* débarque dès le jour J. À ce moment, trois escadrons chargés des évacuations sanitaires sont déployés en Corse (802nd, 807th et 819th Medevac *Squadrons*). Le 21 août, les premières missions de ce type sont réalisées depuis le continent en direction des hôpitaux de la région de Naples. L'action des C-47 « Medevac », qui opèrent depuis les mêmes bases que les chasseurs tactiques (Ramatuelle et Sisteron à compter du 22 août), est d'abord limitée à six rotations quotidiennes.

◀ Écrasant tout sous leurs bombes, les *Heavies* de la 15th *Air Force* contribueront à grandement faciliter la tâche des troupes au sol. Ici, un B-24J du 782nd *Bombardment Squadron*, 465th *Bombardment Group*, au-dessus de Forli, en mai 1944. (NARA)



▲ Répondant présents au rendez-vous, les « gros » de la 15th *Air Force* (ici, des B-24 du 455th *Bombardment Group*) effectuent un certain nombre de missions qui, sans être totalement efficaces sur le plan tactique, n'en produisent pas moins des effets dévastateurs sur le moral des soldats allemands, déjà bien entamé par les nouvelles qui arrivent de Normandie. (NARA)

Le XIIth TAC infléchit bientôt sa position en admettant un mouvement par heure. À l'issue de la bataille de Provence, 1 650 blessés, dont un quart grièvement atteints, ont été évacués par les appareils des 802nd et 807th MS. Ils assurent également le retour vers l'Italie d'une cinquantaine d'aviateurs alliés abattus en mission et qui viennent d'effectuer un séjour plus ou moins prolongé dans les maquis.

Outre ses tâches sanitaires, le 51st TCG assure dans le même temps l'acheminement du courrier, devenant ainsi l'acteur principal du soutien aérien au moral des troupes débarquées.

Cependant, au matin du 15 août, prenant le relais des TCG, l'aviation tactique alliée envahit à son tour le ciel provençal.

PHASE III

La troisième phase des opérations aériennes est baptisée « Yokum ». Il est prévu qu'elle débute le jour J à 03h50 pour s'étendre jusqu'à 08h00. Elle vise à ouvrir directement la voie aux vagues d'assaut débarquées en réduisant les défenses et en pulvérisant les obstacles sous-marins, les barbelés et les mines. Une énorme concentration de moyens est déployée afin d'assommer toute velléité de résistance. Le plan prévoit la mise en œuvre de 40 bombardiers lourds et 120 bombardiers moyens par kilomètre de plage, soit une tonne de bombes larguée tous les 20 mètres !

Les quadrimoteurs de la MASAF, gênés par l'importance de la couverture nuageuse lorsqu'ils seront en mesure d'identifier correctement leur cible, sont contraints d'user des techniques nouvelles de bombardement assisté par radar. Contrairement aux B-25 et aux B-26, ils n'obtiennent que de piètres résultats. Cependant, l'écho de leur vol massif et l'aspect finalement assez fantomatique de leur intervention produisent au sol un effet psychologique dévastateur.

Les défenses ennemies, déjà amoindries par les attaques précédentes, sont totalement tétanisées par la violence du bombardement aérien puis naval. Les canons et les nids de mitrailleuses sont anéantis, de même que la plupart des barbelés et des obstacles anti-chars terrestre et sous-marins. Il en va tout différemment des mines Teller 2 qui refusent obstinément de détonner même après avoir été soufflées par les bombes de 100 livres. Ces dangereux engins seront au contraire disséminés sous l'effet du bombardement sur de vastes étendues. Cette dispersion aura pour effet d'accroître encore leur dangerosité potentielle.

La Luftwaffe, exsangue, surclassée dans tous les domaines, tente de faire face au déferlement en intervenant rapidement dans la bataille.

Depuis des semaines, les MAAF n'ont pourtant ménagé ni leur temps ni leurs moyens pour tenter de liquider les quelques avions de combat dont les Allemands disposent encore dans le Sud de la France. C'est ainsi que les terrains d'Orange, Montélimar et Valence sont assaillis à la bombe et au canon les 6 et 8 août par les Lightning et les Mustang de la 15th AF. Quelques destructions au sol n'équilibrent que de façon relative le tribut payé par les Américains à des défenses antiaériennes aussi denses que précises (trois P-38 abattus et de nombreux autres endommagés).

Le 9 août, les B-26 du 42nd BW ravagent le terrain italien de Bergame-Sarriate, le rendant pour un temps complètement inutilisable.

La période du 11 au 14 août est marquée, outre par l'opération « coup de balai » du 13 contre les aérodromes de la basse vallée du Rhône, par une série d'engagements aériens entraînant des pertes dans les deux camps.

L'*Oberfeldwebel* Eduard Isken obtient en quatre jours l'homologation de quatre chasseurs. Ces succès multiples font de lui « l'as » incontesté de cette campagne.

Le 14 août au soir, le JGr. 200, désormais intégralement replié sur Avignon, ne peut plus aligner qu'une demi-douzaine de Bf 109. Il s'agit là des seuls intercepteurs opérationnels au sud de la Loire.

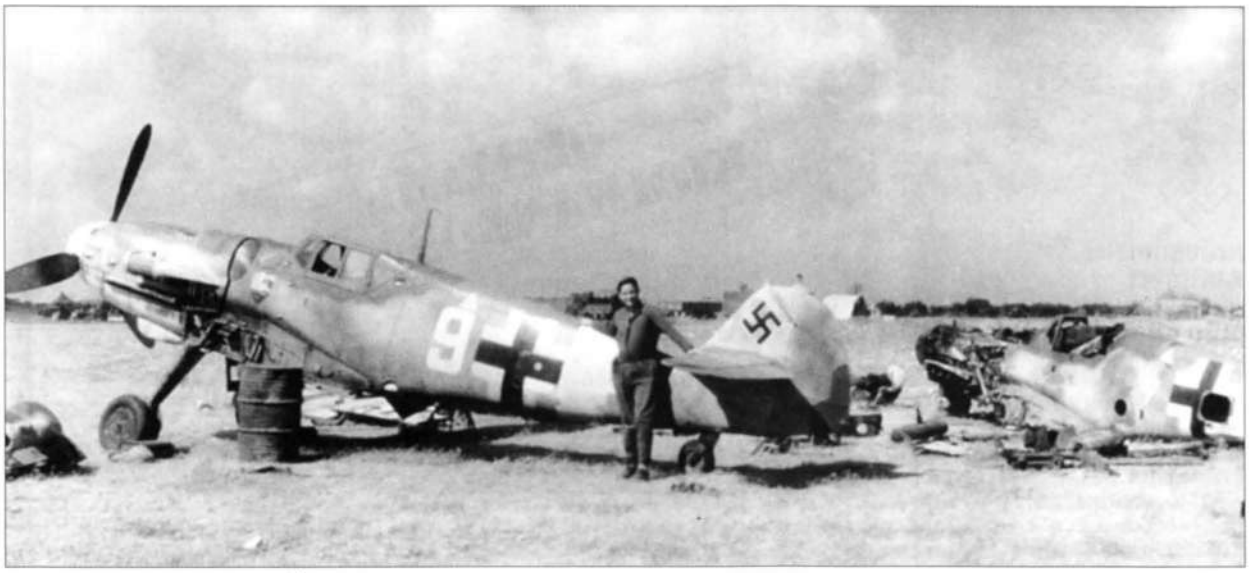
Au cours de la journée, la 8th AF basée en Angleterre a lancé des raids de B-24 qui neutralisent les terrains de Dijon-Longvic, Dôle-Tavaux et Bron, privant la Luftwaffe de ses plus proches bases de repli dans le Sud-Est.

Deux jours plus tôt, au retour d'une mission navette sur la Roumanie via l'Italie, les appareils du VIIIth *Bomber Command* s'en sont déjà pris aux installations de Blagnac.

Des missions de destruction ayant une finalité similaire et visant des implantations aéronautiques autour de Toulouse ont également été exécutées au cours des jours précédents par les P-38 basés en Corse.

Dans la nuit du 14 au 15, les A-20G du 47th BG effectuent des raids de nuisance – relativement peu efficaces – contre les aérodromes de la basse vallée du Rhône.

▶ Évacuation sanitaire de blessés britanniques et indiens à bord d'un C-47A des MAAF. On note le « fin flash » RAF sur la dérive. (NARA)



◀ Un petit tour et puis s'en va. La participation du II./JG 77 dans les débarquements de Provence sera plus que symbolique. Ici deux Bf 109 G-6 de ce groupe capturés en Italie. On distingue l'insigne du II./JG 77 sous le pare-brise. (NARA)

LA LUFTWAFFE RÉAGIT ET S'ÉVANOUIT

Au matin du 15, très tôt, la 2./NAGr.13 lance plusieurs missions de reconnaissance au-dessus des plages. Confrontés à la chasse et à la DCA alliées, la plupart des pilotes du *Hauptmann* Katzer sont contraints d'avorter leur mission. Avant la mi-journée, le terrain de Cuers, désormais trop exposé, est abandonné au profit celui de Château-Blanc, près d'Avignon.

Vers 08h00, le JGr 200 fait décoller ses maigres forces. Les six Bf 109 qui peuvent prendre l'air se heurtent à une formation de douze Lightning près de Vinon-sur-Verdon. Cet engagement se solde par un score éloquent de trois victoires à zéro pour les hommes du 1st FG, pourtant placés initialement dans une situation tactique défavorable.

Plus ou moins égarés, les Américains se préparaient en effet à bombarder le pont de Meyrargues désigné comme *opportunity target*. Emmenés par des hommes d'expérience, les pilotes du 1st FG font face et, larguant leurs bombes, ils acceptent le combat. Immédiatement le *Captain* Thomas E. Maloney, déjà titulaire de 6 victoires, en ajoute deux de plus à son palmarès. Ses victimes s'abattent à Rians et Barjols. Un troisième Bf 109 succombe sous les coups du *2nd Lieutenant* Robert A. Longworth à l'issue d'une poursuite d'anthologie entreprise à plus de 500 km/h au milieu des gorges du Verdon.

Tout au long de la journée les survivants du JGr. 200 et de la 2./NAGr. 13 enchaînent les reconnaissances au-dessus de la tête de pont sans succès notable.

À la mi-journée, des renforts arrivent d'Italie : les Messerschmitt Bf 109 G-6 du II./JG 77, sous les ordres du *Major* Siegfried Freytag, commencent à atterrir à Orange. En tout 24 machines sur les 30 parties de Ghedi arrivent à destination. Le personnel technique et le matériel, acheminés sans encombre par-dessus les Alpes par les Ju 52 et SM 81 de la TG 4, sont débarqués dans l'après-midi. Goutte d'eau vaporisée par le gigantesque incendie allumé par les Alliés, le II./JG 77 est rappelé en Italie cinq jours plus tard sans jamais avoir eu à affronter l'ennemi en vol !

Prenant le relais des chasseurs, les bombardiers de la 2. *Fliegerdivision* aux ordres du *Generalmajor* H. Korte interviennent dès le coucher du soleil Vers 21h00, une douzaine de Ju 88 de la KG 26 entreprennent d'attaquer la tête de pont, déclenchant un violent barrage de DCA. À défaut de causer de grands dommages, ils rappellent opportunément que toute opposition n'est pas éradiquée.

Plus dangereuse est l'action menée par six Dornier Do 217 appartenant au III./KG 100 et armés de missiles antinavire radioguidés Hs 293. Basés à Toulouse mais opérant fréquemment depuis Istres, les équipages de la KG 100 se sont illustrés l'année précédente en utilisant cette arme avec succès à Salerne, puis contre la flotte italienne.

Ils ne peuvent cependant rééditer leurs exploits en Provence avec la même ampleur. Ils échouent dans leur tentative d'attaque contre le cuirassé USS *Texas*. En revanche, un coup direct coule le LST 282 et un autre missile frôle un cargo de 7 000 tonneaux. Trois Dornier sont portés disparus à l'issue de l'opération.

Le 16 août, entre 19h15 et 22h20, le III./KG 100 effectue un nouveau raid, cette fois contre une flottille alliée rassemblée au large de Saint-Raphaël. L'équipage de l'*Oberfeldwebel* Kube vise un gros cargo, mais perd le contrôle de ses deux Hs 293 qui s'abîment en mer, probablement victimes du brouillage allié.

▼ Un Dornier Do 217 E-5 du *Stab*/KG 100 porteur de deux bombes planantes Henschel Hs 293. (www2images.com)

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

A l'origine, il ne s'agit que d'une bombe perforante SC 500 de 500 kg, munie de deux ailettes et d'une dérive, lancée en vol plané par un avion porteur. Mais, rapidement, le bureau d'études de Henschel se tourne vers un prototype propulsé par une fusée à carburant solide de 600 kgp, pendue sous le corps du missile. Les premiers essais se déroulent en février 1940 et, lancé d'un He 111 H, le prototype V2 atteint 580 km/h. Après une longue et délicate mise au point, en novembre 1942, les premiers exemplaires de la série Hs 293 A sont confiés à une *Versuchstaffel* (escadrille d'expérimentation), qui reçoit le He 111 H V43, spécialement aménagé. Devenue *Erprobungskommando* 15, cette unité teste le Hs 293 sur des Do 217, avant d'être incorporée au II./KG 100 en avril 1943. Envion 1 900 missiles sont construits, principalement des sous-versions A-0 et A-1.

Après le lancement du Hs 293 A, le moteur-fusée s'allume pour une durée d'une dizaine de secondes. Le missile atteint alors une vitesse supérieure à 900 km/h, ce qui, couplé à son faible encombrement, le prémunit de toute interception. Dans des conditions normales, il est lancé à 8 000 m d'altitude, à une distance de 4 à 5 km, mais il peut atteindre une cible avec précision à 16 km de distance. Le Hs 293A est guidé par radio, à l'aide d'un émetteur FuG 203 Kehl et d'un récepteur FuG 230 Straßburg, par les soins de l'observateur dans le nez de l'avion porteur, qui dirige l'engin à l'aide d'un "joystick". Le suivi de la trajectoire s'effectue à l'œil nu et pour aider le navigateur, le missile est équipé de quatre fusées éclairantes, qui mettent près de deux minutes à se consumer. Dix-huit fréquences radio différentes sont utilisées, permettant le lancement simultané d'autant d'engins.

Le II./KG 100, principal utilisateur du Hs 293 A, en lance 392, dont 171 atteignent leur cible, non sans succès. Trente-quatre navires sont coulés et au moins autant sont endommagés.

Hitler en interdit l'utilisation au-dessus de la terre ferme, craignant qu'un engin qui n'a pas explosé ne tombe entre les mains des Alliés et livre ses secrets. De toute façon, les Alliés ne sont pas longs à comprendre le fonctionnement du Hs 293 et parviennent à brouiller les émissions de l'avion-porteur. À la suite de la destruction du cuirassé italien *Roma* par une bombe planante téléguidée Fritz-X, Göring finira par interdire définitivement ces engins.

Henschel Hs 293A

Type : missile air-surface téléguidé.

Moteur : 1 moteur-fusée HWK 109-507B de 600 kgp.

Vitesse maxi : 945 km/h - Autonomie : 16 km

Poids en charge : 975 kg.

Envergure : 3,10 m

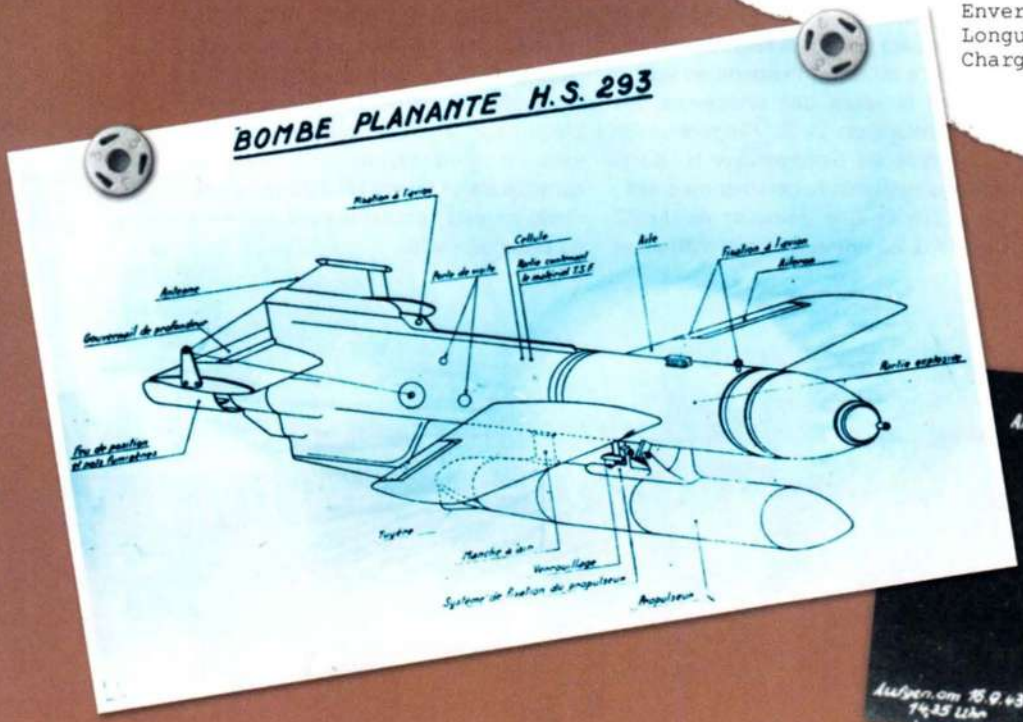
Longueur : 3,81 m

Charge offensive : 500 kg

Avions porteurs :

Do 217 E-5 et K-2,

He 177 A, Fw 200 C



◀ L'*Oberstleutnant* Bernhard Jope, *Kommodore* de la KG 100, discute avec son officier mécanicien. Il porte les Feuilles de chêne à sa Croix de Chevalier reçues le 24 mars 1944. (ww2images.com)

Totalement exsangue, puisqu'ayant perdu la bagatelle de 36 équipages depuis le 6 juin, le III./KG 100 est retiré des opérations. Il regagnera l'Allemagne quelques jours plus tard. Le gros du personnel devra se débrouiller pour rentrer à pied ! Le groupe perdra plus de 300 hommes tués ou faits prisonniers au cours des durs combats qui émailleront sa retraite.

Les 16 et 17 août, les missions de reconnaissance et de bombardement se poursuivent à un rythme et selon un schéma désormais connus. Plusieurs Bf 109 et Fw 190 tombent victimes des défenses alliées, tandis que les Ju 88 subissent également des pertes sans contrepartie notable.

Cependant, comme aucun de ces raids n'a pu être intercepté, l'état-major des MAAF décide donc de renforcer à l'aube et au crépuscule la couverture des plages et de la flotte en adjoignant aux chasseurs de nuit des renforts constitués par des *Squadrons* entiers de P-38. Ces mesures n'ont d'autre résultat que d'accroître la fatigue des pilotes de P-38 et entraînent la perte accidentelle de plusieurs de leurs précieux appareils.

Le JGr. 200 et le II./JG 77, incapables de s'opposer au déferlement, évitent le combat autant que possible. Le premier est cependant engagé à plusieurs reprises entre les 17 et 19 août contre les Thunderbolt du XIIth TAC. À chaque fois le sort des armes penche du côté allié.

Les bases utilisées par la KG 26 sont désormais placées sous la menace permanente d'attaques surprises conduites par les appareils de reconnaissance tactique. Elles sont en outre massivement assaillies, bien que sans grand succès, le 17 août par les chasseurs-bombardiers du XIIth TAC.

À compter du 18 août, l'ordre de repli est donné à la Luftwaffe. La 2./NAGr. 13 part la première, suivie deux jours plus tard par ce qui reste des formations de chasse.

Dernier bastion de l'aviation allemande, le terrain de Valence est bombardé le 20 par soixante-douze B-25 qui ne laissent derrière eux qu'un champ de ruines et de carcasses carbonisées.

Au cours des jours suivants, la VF-74 et la VOF-1 revendiquent cinq victoires contre des avions de transport chargés d'ultimes missions d'évacuation au-dessus de la vallée du Rhône.

PHASE IV

La quatrième phase a été baptisée « Ducrot ». La première des missions assignées aux aviateurs, qui vont s'y décarcasser, consiste à isoler le champ de bataille. Après des semaines d'une campagne d'interdiction à grande échelle, les MAAF tendent, dès le 15 août, à colmater les quelques brèches qui subsistent encore dans la nasse où leur action a enserré une partie des forces allemandes.

Les B-17 du MASAF s'en prennent à certains objectifs secondaires, essentiellement des ponts sur l'Ardèche, la Drôme et sur la moyenne vallée du Rhône. Ces opérations a priori sans risques vont néanmoins coûter trois Flying Fortress au 463th BG !

Dans un même temps, les B-26 opèrent contre des cibles situées dans le delta du Rhône et sur la route des Alpes jusque là négligées. Si de bons résultats sont enregistrés à Arles et Aramon, à Sisteron, en revanche, c'est l'échec. Le 319th BG parvient à détruire le pont minuscule qui lui est assigné, mais rase aussi les quartiers alentours, causant un effroyable bilan de plus de 200 victimes. La 31e escadre française intervient peu après. Sans doute gênée par la fumée, cette deuxième vague manque complètement les deux ponts situés à la sortie de la ville sans causer, fort heureusement, de nouvelles pertes civiles. Le 17, les Marauder français viendront terminer le travail en mettant à bas ces deux ouvrages d'art.

Les B-25 du 57th BW se relaient depuis le milieu de la matinée jusqu'à une heure avancée de l'après-midi au-dessus d'Avignon dans l'espoir d'abattre le dernier pont de chemin de fer encore utilisable sur le cours inférieur du Rhône. Cet acharnement est chèrement payé, puisque trois Mitchell sont victimes des tirs de la *Flak* sans qu'aucun coup au but ne soit porté.

◀ Un Do 217 E-5 du *Stab*/KG 100 portant un magnifique camouflage se prépare pour une nouvelle mission depuis la base de Toulouse-Blagnac. (ww2images.com)

▲ Vol de groupe de F-6 du 111th *Tactical Reconnaissance Squadron*. La première lettre du code tactique est celle du *Flight* (ici le *Flight* C) et la seconde la lettre individuelle. (NARA)

D'autres raids tout aussi infructueux sont entrepris sur Avignon jusqu'à la prise de la ville.

Les chasseurs-bombardiers du XIIth TAC se déchaînent sur les ponts du Verdon, du Var et de l'Ubaye avec un manque de réussite notable. Les P-38 et les Hellcat américains interviennent sur des objectifs similaires au-dessus du cours de la Durance avec une absence identique de résultat.

UN APPUI TACTIQUE IMPITOYABLE

C'est dans un autre domaine que s'illustrent les F6F des VF 74 et VOF-1. Les fantômes des légions de Marius planent en effet sur les combats livrés dans la vallée de l'Arc tout au long de l'après-midi du 15 août. À l'instar des cohortes romaines qui affrontèrent les Teutons dans cette même plaine, c'est bien à un combat d'anéantissement que se livrent les Hellcat de l'US Navy. Pendant plusieurs heures, les appareils embarqués pilonnent les renforts allemands progressant le long de la RN 7 entre Aix-en-Provence et Saint-Maximin. En fin de journée le combat s'est déplacé aux alentours du village de Tourves. À la tombée de la nuit, plus de 60 carcasses fumantes jonchent la célèbre route nationale. Deux jours plus tard, les Hellcat s'acharnent dans ce même secteur sur les troupes de la Wehrmacht en retraite.

Le *Major General* Gordon P. Saville (chef du XIIth TAC) se rendra sur les lieux après la fin des combats et pourra personnellement constater la destruction de 202 véhicules !

Sur toute l'étendue du théâtre des opérations, le trafic routier et ferroviaire subit la pression des chasseurs-bombardiers mais nulle part comme dans le centre Var d'aussi spectaculaires destructions ne sont enregistrées.

À l'issue des opérations de Provence, les MAAF revendiquent la mise hors de combat de 2 243 véhicules, 72 locomotives et 890 wagons. Près d'un quart de ces destructions sont directement imputables à l'action des 24 F6F de la VF-74 !

Il faut noter que l'utilisation de techniques innovantes pour l'époque, telles que la VHF et le téléscripteur, permet de valider définitivement certains

▼ Les risques du métier : un appontage raté pour ce F6F-5 de la VF-74. Le pilote s'en sortira sans dommages corporels. (NARA, courtoisie M. Furline)

▲ Les P-51D du 31st *Fighter Group* ont surtout été chargés de la protection des C-47 et C-53 de ravitaillement et des B-24 venus pilonner leurs objectifs dans le Sud-Est de la France. (NARA)

concepts originaux développés depuis le début des hostilités. Il s'agit en particulier d'accélérer l'exploitation du renseignement en désignant une ligne de feu constamment mise à jour et de favoriser le guidage des avions d'assaut sur leurs objectifs, y compris au moyen d'autres appareils en vol. La systématisation de ces pratiques aboutit à donner beaucoup de souplesse tactique dans l'utilisation des forces aériennes. Elle rend possible l'étranglement du trafic routier et ferroviaire dans tout l'arrière-pays dans les jours qui suivent le débarquement.

Par ailleurs, l'action des chasseurs tactiques chargés des missions d'appui feu est coordonnée depuis les premières lignes par des aviateurs familièrement surnommés « Rover Joe ». Ceux-ci sont des pilotes expérimentés, issus des unités de combat opérant en binôme au milieu des forces terrestres. Dotés de puissants moyens de communication VHF et filaires mis en œuvre depuis une Jeep ou un blindé léger, ils constituent une interface indispensable entre les troupes au contact et leur appui aérien. Les objectifs sont signalés par radio aux pilotes de P-47, mais peuvent aussi être désignés par un marquage au sol ou par des moyens pyrotechniques. L'appui aérien ainsi diligenté ne fait jamais défaut, bien que les résultats des frappes ne soient pas toujours à en adéquation avec les moyens déployés...

DES PERTES ACCEPTABLES

Cependant l'assaut aérien ne se déroule pas sans casse. Le 15 août, les Alliés réalisent 4 249 sorties qui occasionnent la perte de 47 appareils (15 bombardiers lourds, une dizaine de bombardiers moyens, 3 patrouilleurs, 2 C-47 et des chasseurs-bombardiers). La plupart de ces pertes sont le résultat d'accidents survenus lors des décollages de nuit. C'est ainsi qu'en pleine obscurité, trois B-26 percutent le relief lors des premiers départs en mission à partir de la base sarde de Decimonannu.

Les Allemands exécutent environ 70 sorties soit, en proportion, le même nombre que leur adversaire, pour la perte de 3 chasseurs et 3 ou 4 bombardiers soit un ratio de perte sensiblement égal à 10% pour les premiers contre 1% pour les seconds.

Par la suite, ce coefficient de pertes par sortie, considéré comme parfaitement acceptable, est maintenu dans le camp allié. À la fin de la première semaine, la mise hors de combat, statistiquement correcte, de plus de 100 avions a néanmoins été enregistrée.

Lors des opérations de Provence, les missions de sauvetage en mer normalement dévolues à la MACAF passent sous le contrôle opérationnel du TAC. Elle sont le fait de Vickers Warwick appartenant au N° 284 *Squadron* de la RAF, des amphibies OA-10 (PBY Catalina) de l'ERS 1 de l'USAAF, ainsi que, dans une moindre mesure, aux Walrus de la Flottille 4S et à une flottille composée de vedettes rapides et de patrouilleurs. Les opérations de l'ensemble de ces forces basées en Corse sont coordonnées depuis un PC flottant entre l'île et le continent.

Dans la période du 10 au 28 août, 45 missions de recherches impliquant des moyens aériens sont déclenchées. Elles aboutissent au sauvetage de 26 aviateurs alliés et un allemand. Par ailleurs, les destroyers de la flotte et les patrouilleurs en récupèrent plusieurs autres sans considération de nationalité. ■

▼ Un équipage de l'*Emergency Rescue Squadron* 1 pose devant son Consolidated OA-10A. (NARA)

US

CHAPITRE IV

LES OPÉRATIONS TERRESTRES

UN CANOT PNEUMATIQUE NOIR chargé de commandos d'Afrique approche d'un rivage tourmenté surplombé d'un promontoire à l'aspect sinistre. Sitôt l'accostage réalisé, les hommes du lieutenant-colonel Bouvet se lancent à l'assaut de la falaise. Une pierre roule. Une volée de grenades dégringole le long de la paroi et, aussitôt, une fusée éclairante déchire l'obscurité. Le volet terrestre de l'opération *Dragoon* vient de commencer...

UNE FAIBLE RÉSISTANCE

Précédé de raids de commandos qui visent à dégager et à sécuriser l'accès aux plages et d'une opération aéroportée massive, le débarquement allié de Provence aboutit en quelques semaines à modifier profondément la donne stratégique en Europe.

Au matin du 15 août, l'effort principal est confié à trois divisions d'infanterie américaines qui, les premières, doivent être mises à terre : les 3rd, 36th et 45th *Infantry Divisions* (ID).

La Wehrmacht, elle aussi, dispose de trois divisions d'infanterie dans la zone d'assaut de Marseille jusqu'à Nice. Il s'agit respectivement des 244. (Bouches-du-Rhône) 242. (Var) et 148. *Infanterie-Divisionen* (Alpes-Maritimes). Cette dernière est une formation de réserve à effectif incomplet qui intègre un fort contingent de troupes de l'Est. La 242., qui supportera l'essentiel de l'assaut, dispose en théorie d'un potentiel militaire plus important, bien qu'elle intègre elle aussi des Azerbaïdjanais et des Arméniens considérés (non sans raison) comme des troupes peu sûres.

À ces forces représentant un potentiel d'environ 26 000 hommes s'ajoutent les 25 000 combattants qui défendent Toulon et les 13 000 stationnés à Marseille. Les Allemands disposent également dans la moitié sud de la France de sept autres divisions d'infanterie et d'une division blindée, la 11. *Panzer-Division*. Cinq d'entre elles, dont la 11. *Panzer*, vont être mises en mouvement pour s'opposer au débarquement, mais aucune ne sera en mesure d'atteindre la tête de pont.

À 08h00 le 15 août 1944, les premières barges de l'armada alliée touchent les plages varoises sans rencontrer de résistance sérieuse. Les défenseurs, abasourdis par les bombardements navals et aériens, lâchent presque immédiatement pied. La 3rd ID, constituant la force Alpha, débarque sans rencontrer beaucoup d'opposition sur les plages du secteur occidental situées entre Cavalaire et Pampelone. À la mi-journée, le contact est établi avec les commandos de Bouvet et, en début de soirée, la jonction s'opère avec l'avant-garde des « Thunderbirds » de la 45th ID débarquée dans le secteur de Sainte-Maxime. Le nom d'oiseau dont s'est paré la 45th ID, trouvé dans la mythologie indienne, est très symbolique pour une unité qui a enrégimenté beaucoup de *Native Americans* et dont, par ailleurs, l'officier général se nomme Eagles !

Si la 45th est constituée d'Indiens, ce sont des « cow-boys » du Texas qui forment l'ossature de la 36th ID qui prend pied sur le secteur oriental à Anthéor et Agay. Cette première vague matinale représente un effectif global de près de 50 000 combattants.

Les réactions allemandes demeurent faibles tout au long de la journée, à l'exception notable de Saint-Raphaël, où les faubourgs de la ville sont solidement tenus. L'assaut des Texans de la 36th se heurte à une résistance organisée. Grâce à un vigoureux appui aérien et naval, les verrous sautent les uns après les autres et la ville est finalement prise dès le 16 au matin.

Au soir du 15 août, 90 000 hommes de la 7th *Army* ont été débarqués. Le lendemain, c'est au tour des trois divisions françaises aux ordres du général De Lattre de Tassigny, constituant la première vague française, d'être mises à terre. Au soir du 16, 151 000 hommes et près de 20 000 véhicules ont été débarqués. Les pertes sont partout très limitées. La jonction avec les parachutistes du *Brigadier General* Robert T. Frederick, qui sont entrés dans Draguignan, conformément au plan, et ont conquis Saint-Tropez par accident avec le concours du Maquis, s'effectue dans la journée près du Muy.

La tête de pont étant solidement établie, les Alliés peuvent se lancer à l'assaut de l'arrière-pays dès le 17 août. Pour cela, ils vont déployer deux puissants groupements de reconnaissance, lourdement armés et qui disposent d'une large autonomie. Les Jeep et les blindés légers sont en effet couverts par de l'artillerie autoportée et appuyés par des *Tank Destroyers* et de l'infanterie mécanisée.

Sur le flanc ouest est déployée une composante française, le *Combat Command Sudre*, tandis qu'à l'est opère la composante américaine connue sous le nom de *Task Force Butler*, sur laquelle nous reviendrons plus en détail.

◀ Des éléments de la 7th *Army* débarquent sur le sol provençal. (Collection Y. Kadari)

COMBATS DANS LE HAUT-VAR

Grâce au déchiffrement ULTRA, Patch se trouve informé le 18 en fin de matinée de l'ordre de repli allemand, au même moment que ses homologues de la Wehrmacht auquel le message de Hitler est d'abord destiné. La situation des forces alliées en pleine évolution rappelle la configuration d'un mille-feuille. Militairement parlant, il s'agit d'un triple enveloppement qui dans un même mouvement isole et tronçonne latéralement les forces adverses. La frange côtière est laissée à l'Armée B de De Lattre qui devra ultérieurement pousser son avantage vers le Rhône et le Languedoc. La troisième division du *Lieutenant General* John W. O'Daniel, au profit de laquelle travaille le *Combat Command Sudre* (CCS), reçoit la mission de se déployer le long de la RN 7 entre Aix-en-Provence et Nice. La 45th ID du *Major General* William W. Eagles déploie ses 157th, 179th et 180th *Infantry Regiments* au-delà de Draguignan, vers le nord-ouest du Var, couvrant ainsi le flanc d'O'Daniel. La 36th ID du *General* John E. Dalqhuist, après avoir investi la région de Grasse, se rabat vers Draguignan et se prépare maintenant à suivre la progression de la *Task Force Butler* (TFB) au nord-est de Digne et Valensole.

Privés d'informations fiables, les Allemands sont réduits à estimer que l'exploitation se fera nécessairement vers le Rhône au départ de Saint-Raphaël. Le *General der Infanterie* F. Wiese reçoit donc de Blaskowitz la mission d'organiser avec le peu de moyens dont il dispose une ligne de défense adossée à la RN 7 au nord de Toulon jusqu'à Brignoles. Celle-ci doit se prolonger transversalement dans l'arrière-pays vers Barjols, en profitant de la configuration d'un terrain vallonné particulièrement favorable à la guerre d'embuscade. Or, loin d'être les promoteurs de ce type d'engagement, les Allemands vont au contraire subir le harcèlement pas toujours coordonné du maquis et de l'aviation alliée.

La mission confiée à ce *Kampfgruppe Schwerin*, du nom de son officier commandant (le *Generalleutnant* Richard von Schwerin), est donc de tenir le secteur de Barjols en attendant d'y être relevé par les éléments de la 198. Inf.Div. et surtout de la 11. Pz.Div. venant du sud-ouest, dont Weise espère qu'ils franchiront le Rhône dans la journée.

Cet espoir rapidement déçu, à la fois par l'ordre de repli et par l'acharnement des appareils des MAAF, conduit le *Kampfgruppe Schwerin*, constitué de quatre bataillons d'infanterie, deux groupes d'artillerie antichar, d'un groupement de *Flak* et de mortiers lourds, à s'opposer seul avec les restes de la 242. Inf.Div. à la poussée franco-américaine sur le haut Var.

Au soir du 18, les éléments de tête des 3rd et 45th ID US sont donc sévèrement accrochés, respectivement à Brignoles et Barjols, par des défenses allemandes sommairement mises en place. Si Brignoles est enlevé au petit matin par le 30th Inf.Reg. du *Colonel* Mac Garr appuyé par les blindés du *Combat Command Sudre*, en revanche, la résistance des mortiers et de l'artillerie allemands se prolonge à Barjols pendant près de 18 heures. Pris sous les feux ennemis, un premier peloton du 117th *Cavalry Reconnaissance Squadron* (CRS), appartenant à la TFB, se retire, laissant le champ libre au 179th Inf.Reg. (45th Inf.Div.). Celui-ci est bientôt rejoint par le 157th Inf.Reg. rameuté sur les hauteurs de Barjols par les maquis locaux, alors même qu'arrivant de Salerne, son détachement précurseur s'apprête à contourner le village. Confrontés à des résistances imprévues sur leurs arrières, à Aups et Cotignac, les Américains n'insistent pas et s'installent jusqu'au lendemain. La mise en œuvre sur des points dominants de pièces de 105 mm, intervenant en contrebatterie tout au long de la nuit, finit par avoir raison de l'artillerie allemande. Celle-ci, par

▼ **Photo du bas**
15 août 1944 : les Américains font les premiers prisonniers allemands et les ramènent vers l'arrière, tandis que le Génie construit une nouvelle route. (NARA)

▼ **Ci-dessous**
Les débarquements proprement dits se passent sans trop de problèmes. On voit ici les troupes d'un régiment de Tirailleurs sénégalais sur une plage varoise. (NARA)

ailleurs confrontée aux attaques des maquisards et au rapide épuisement de ses réserves de munitions, est contrainte à faire retraite. Au matin, leurs lignes de communication ayant été sécurisées, les deux régiments d'infanterie de l'US Army, soutenus par des chars, se lancent à travers la plaine de Ponteves à l'assaut de Barjols. Le village est libéré à midi. C'est alors à la stupeur générale qu'à basse altitude surviennent six B-25 du 321th BG. Au grand soulagement de tous, leur intervention se limite à un lâcher massif de ces fameux tracts (impropres à tout usage).

L'avance américaine n'est désormais plus ralentie. Varages et Rians sont enlevés coup sur coup et la Durance est atteinte à la tombée de la nuit – avec 58 jours d'avance sur les plans d'opération – au terme d'une progression de près de 70 kilomètres en 12 heures.

Au même moment, le CCS et le 30th Inf.Reg. libèrent Saint-Maximin pour atteindre dès le lendemain les faubourgs d'Aix-en-Provence, où ils sont un temps arrêtés par quelques chars et de l'artillerie habilement positionnés.

Opérant sur le flanc gauche, la TFB, emmenée par le 117th CRS, réalise une percée encore plus spectaculaire. Partis de Vidauban, les hommes de Butler atteignent Gap, distant de 210 kilomètres, en trois jours, après un raid épique de cavalerie.

LA CHARGE DE LA CAVALERIE

Le 117th CRS (Mecz), au-delà de son appellation, est un vrai régiment de cavalerie, dont les traditions remontent à la fin du XIXe siècle. Il est l'émanation du 102nd *Cavalry Regiment* de la Garde nationale du New Jersey. Engagée en Afrique du Nord, en Sicile et en Italie, cette formation, forte de cinq *Troops* (escadrons) est très expérimentée. Les escadrons A, B et C sont de pures unités de reconnaissance, tandis que les *Troops* D et E assurent des missions d'appui en mettant en œuvre des engins lourds, tels que les obusiers de 105 mm M-7. Mise en branle le matin du 18 août 1944, la TFB, cavaliers en tête, est aussitôt lancée à l'assaut de son premier objectif : Sisteron. Jeep armées, automitrailleuses M-8, Dodge et Half-tracks s'ébrouent donc et s'élancent sur les traces de Napoléon...

Une colonne principale conquiert Salerne et entre à Riez dans la nuit, tandis que, opérant sur le flanc gauche, le *Troop* C capture près d'Aups le general allemand Ferdinand Neuling et quatre cents de ses hommes. À Riez, le général Butler est accueilli par un équipage de bombardiers, celui du *Lieutenant* Maywald, un Texan dont le B-25 du 310th BG a été abattu le 8 août 1944; Maywald et ses hommes ont été capturés le 12. Prudentes, les troupes allemandes ont décidé de se rendre entre leurs mains plutôt qu'entre celles du maquis local.

Le lendemain, toujours survolée par son L-5 d'observation, la TFB atteint la Durance à Oraison et poursuit en direction de Forcalquier. À l'est, Malijai est libéré dans la matinée après quelques escarmouches. La ville de Digne, atteinte en fin d'après-midi, est conquise dans la soirée. Le général Schuberth et 600 de ses soldats capitulent et sont faits prisonniers.

Au même moment, Sisteron est investi par l'autre pince de la tenaille américaine qui enserre désormais les Basses-Alpes. Gap, à portée de main, est atteint le 20. Le 21, les éléments précurseurs de la 36th ID entrent dans la ville, rendant désormais impossible toute action à revers de la 157. Inf Div. allemande stationnée dans les Alpes.

Le 23, les Cavaliers sont à Montélimar après un périple de près de 300 kilomètres en 5 jours !

À ce moment, le département du Vaucluse est libéré par la 45th ID qui a traversé la Durance. Le Rhône est franchi près d'Arles par des reconnaissances de la 3rd ID.

Peu à peu, les divisions françaises des Armées A et B prennent la relève des troupes américaines. Aux Français incombe la tâche de libérer Toulon et Marseille, aux GIs celle de poursuivre les armées allemandes en retraite. Les premiers vont réussir et les seconds échouer.

Grâce au courage des hommes de l'armée d'Afrique, au bluff, à l'improvisation et à un puissant soutien aérien et naval, les deux grands ports sont libérés en moins d'une semaine. En revanche, le bouchon constitué à Montélimar par la TFB s'avère insuffisant pour arrêter le repli de la XIX. *Armee,* qui dispose désormais de moyens importants depuis que l'ont rejointe les 198. Inf.Div. et surtout la 11. Pz.Div.

◀ Des soldats de la 3rd *Infantry Division* ont arrêté leur Simca 8 pour casser la croûte avant de reprendre leur marche en avant. (NARA)

▼ Les habitants de Brignoles, libéré le 19 août, réservent un accueil chaleureux à ses libérateurs. Les uns font connaissance du chewing-gum, les autres du vin de Provence. (NARA)

▶ Séquence émotion pour l'auteur : la Jeep du 117th *Cavalry Recon Squadron (Mecz)* passe le 19 août devant la ferme de ses grands-parents (à gauche) à la sortie du village de Cruis (dans le département qui s'appelait alors les Basses-Alpes). Le peloton y établira son cantonnement pour la nuit. (Photo G. Julien)

◢ Panther *Ausf. A* de la division cuirassée du *Generalleutnant* Wend von Wietersheim détruit dans une rue de Meximieux, au nord-est de Lyon. (Collection Y. Kadari)

Les chars vont forcer le passage, tandis que la *Flak* maintient les chasseurs-bombardiers à distance. Certes les pertes sont lourdes, mais la XIX. *Armee* s'échappe. Les Alliés la retrouveront dans les Ardennes !

Le 26 août, les Français commencent à traverser le Rhône tandis qu'à l'autre bout du théâtre d'opérations, les parachutistes de Frederik, dont les forces ont été grossies par le renfort d'innombrables maquisards, tiennent fermement la Côte d'Azur. Nice est libéré le 30, alors que les FTP installent un éphémère embryon de démocratie populaire à Monaco.

Une partie des divisions de l'Armée d'Afrique s'engage alors sur les routes du Languedoc, tandis qu'une autre remonte la vallée du Rhône. La 36th ID US, qui a libéré Grenoble, prend position au sud de Lyon, le 1er septembre. Le 3, la ville est libérée par l'armée française qui continue sa progression vers le nord, tandis que les Américains obliquent vers l'est en direction de Belfort.

Le 14 septembre, des éléments de reconnaissance de la 7th *Army* prennent contact à Châtillon-sur-Seine avec leurs homologues de la 3rd *Army* venus de Normandie. Patch a rejoint Patton, De Lattre a rejoint Leclerc. Ceux de Provence et de Normandie ne forment désormais plus qu'un seul et unique glaive qui va bientôt pointer au cœur de l'Allemagne.

UN FORMIDABLE ACCELÉRATEUR

La rapidité d'exécution, tant de l'exploitation vers l'intérieur que des manœuvres visant à libérer les ports, peut donner à penser que la réaction de l'armée allemande, dont les forces étaient, il est vrai, assez dispersées, a été faible, voire insignifiante. Or, c'est une erreur que de le croire.

En réalité, si la résistance au débarquement n'a pu se développer efficacement, c'est en partie grâce à une combinaison réussie d'effet de surprise et de concentration des forces, mais également et, dans une large mesure, du fait de la supériorité aérienne dont les Alliés ont profité tout au long des combats. Cette maîtrise leur a permis, sinon d'éliminer l'ensemble des menaces, tout au moins d'entraver à un point tel les communications de l'adversaire que des unités entières de la Wehrmacht, isolées de leur chaîne de commandement et privées de ravitaillement, se sont tout bonnement désintégrées au contact des troupes débarquées.

En moins d'un mois, le débarquement de Provence permet la libération non seulement des ports de Marseille et de Toulon, mais, en provoquant la retraite précipitée des troupes allemandes, il rend également disponibles pour les Alliés les capacités portuaires de Sète, Port-Vendre et Bordeaux. La possession de ces infrastructures se révélera d'une importance stratégique décisive pour la suite de la guerre.

Par ailleurs, à l'exception des poches de la côte Atlantique qui ne se rendront qu'à la fin des hostilités, c'est à *Dragoon* que l'on doit la libération rapide de la moitié du territoire national, ce qui a pour effet immédiat de redonner à la France une cohérence territoriale, politique et militaire.

Sur le strict plan tactique, le débarquement de Provence joue le rôle d'un formidable accélérateur en propulsant avant l'automne les armées alliées sur l'ensemble des frontières occidentales du *Reich* .

L'armée allemande abandonne 78 000 prisonniers dans le Sud de la France. Le compte de ses morts n'a jamais été établi précisément. Les pertes alliées se sont élevées à 1 146 militaires français, tués, prisonniers (en nombre infime) ou disparus et près de 5 000 blessés. Les Américains déplorent un nombre sensiblement équivalent de blessés mais près de 3 000 tués. ■

▼ *Panzer IV* de commandement affecté à la *Stabskompanie* du régiment de chars de la *11. Panzer-Division* (voire le "R" peint sur le flanc de la tourelle du char) photographié dans les rues de Lyon lors de la retraite de l'unité vers le nord. (Collection Y. Kadari)

Opérations dans le sud de la France
15 au 28 août 1944
XXXX
XIX
WIESE
Grenoble
Valence
Turin
Briançon
Livron
Crest
Die
Montélimar
Gap
Aspres
Sisteron
Digne
Orange
28 AOÛT
22 AOÛT
18 AOÛT
17 AOÛT
Avignon
Apt
Nîmes
Orgon
Reiz
Nice
Arles
Butler
Cannes
Montpellier
Aix
Brignoles
Fréjus
Martigues
Sainte-Maxime
Cavalaire
Marseille
Béziers
Narbonne
Toulon
Commandos
SSF
Libérée le 28 août
Libérée le 28 août
14 août : diversion navale
14 août : diversion navale et aéroportée
XXX
VI
15 août
TRUSCOTT
XXXX
SEVENTH
PATCH
Perpignan

HOTEL DU LION D'OR

▲ Un P-51D du 31st *Fighter Group* au-dessus de l'Italie. Et pas n'importe lequel, puisqu'il s'agit de la monture (44-15459 AMERICAN BEAUTY) du *Captain* John J. Voll, l'as américain du MTO avec 21 victoires confirmées. Le 31st FG intervient à plusieurs reprises sur des objectifs en Provence. (NARA)

CHAPITRE V

LES OPÉRATIONS AÉRIENNES

29 avril 1944 : le radeau de la Méduse

« Je m'appelle Stratton W. Beesley Sr. J'ai travaillé toute ma vie dans le pétrole au Texas et ailleurs, mais en 1944 j'étais mitrailleur de queue sur un B-24. Mon unité, le 720th BS intégré au 450th BG, était stationnée à Manduria en Italie.

« Le 29 avril 1944, notre avion a été touché par la *Flak* au-dessus de Toulon. Deux moteurs ont été mis hors d'usage et, lorsqu'un troisième nous a lâchés, nous avons été obligés d'effectuer un amerrissage forcé à plus de cent kilomètres des côtes françaises.

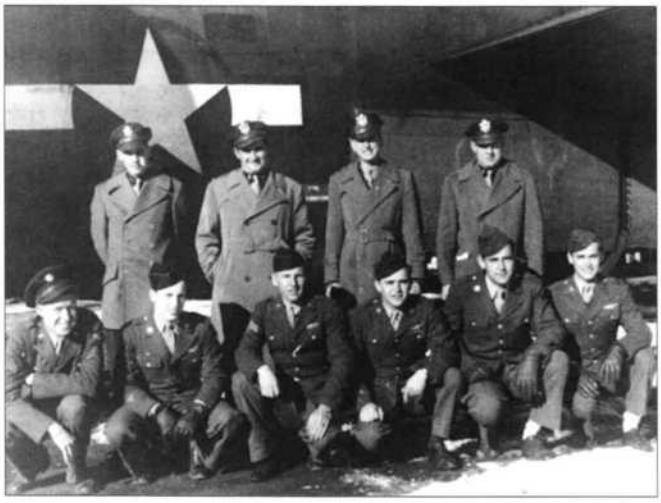
« Quand notre pilote, O. J. Anderson, nous a donné l'ordre de nous préparer à l'impact, j'ai quitté ma tourelle pour gagner le poste de tir de sabord près duquel je devais me tenir lors d'une telle procédure d'urgence. Au passage, j'ai aidé Bill Hernhausser à s'extraire de sa tourelle boule. Nous nous sommes assis et avons attendu. Cette attente n'a pas duré très longtemps. Nous avons touché l'eau très brutalement et j'ai perdu conscience. Quand je suis revenu à moi, l'avion était en train de couler. Par chance, j'ai pu m'extraire de l'épave par la fenêtre du poste de tir latéral. J'ai fait quelques brasses et ai gonflé ma « Mae West ». La partie avant de notre bombardier étant encore à flots, j'ai aidé le *Sergeant* Fred Beck, notre radio, à monter sur l'aile afin de libérer les radeaux de sauvetage confinés dans des logements situés de part et d'autre du fuselage. Preston Mc Kart, notre navigateur, était sérieusement blessé et on a dû le hisser à bord d'un dinghy. Finalement, l'équipage au complet est parvenu à s'extirper de la carcasse du quadrimoteur avant que celle-ci ne disparaisse dans les profondeurs.

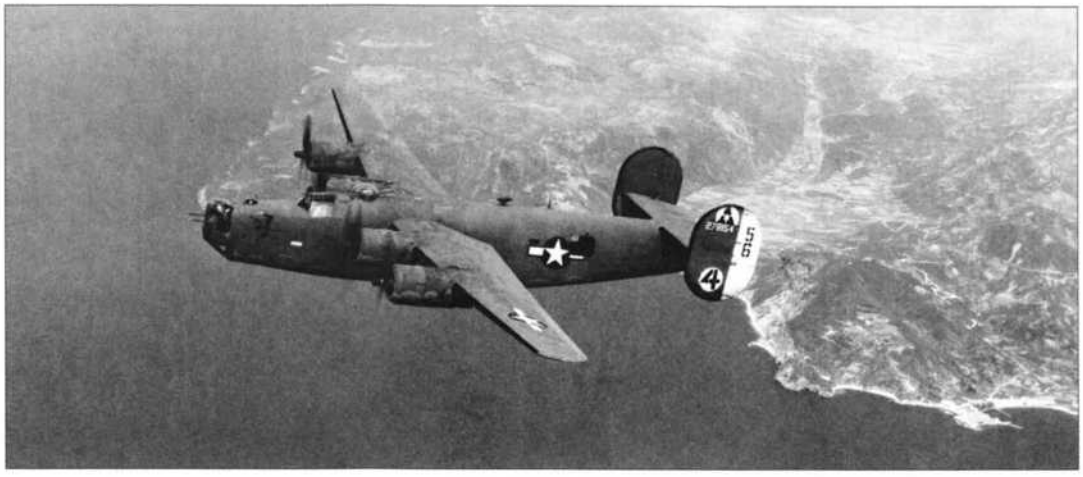
« Bon ! nous étions vivants, mais notre situation n'était guère brillante. Nous étions abandonnés, dérivant en plein milieu de la Méditerranée, sans eau ni nourriture. De plus, il nous apparut rapidement que « Mac » avait eu le dos brisé lors du crash. Sans doute l'effondrement de la tourelle supérieure était-elle la cause de ses blessures. Le malheureux ne reprit jamais connaissance. Pendant deux jours, nous avons assisté à son agonie. Le troisième jour, il est mort. Nous l'avons inhumé en mer. On a dit quelques prières pour le repos de son âme et ce fut tout. Nous restions à neuf, perdus peut-être à jamais, flottant sur les eaux d'une mer lointaine.

« Le destin en a finalement décidé autrement. Il a pris ce jour-là paradoxalement l'apparence d'un Fw 190. Quand nous l'avons vu, nous avons aussitôt tiré une fusée de détresse. Le pilote nous a aperçus et, quelques heures plus tard, un hydravion allemand a amerri et nous a récupérés. Nous étions désormais prisonniers de guerre. »

▼ L'équipage du B-24H 41-29269 du *2nd Lieutenant* Oscar J. Anderson. Stratton W. Beesley est le troisième en partant de la gauche au premier rang. (Collection de l'auteur)

▼▼ Un B-24G du 450th *Bombardment Group* quitte la zone de l'objectif de Toulon, le 29 avril 1944. (NARA)





27 mai 1944 : la Provence sous les bombes

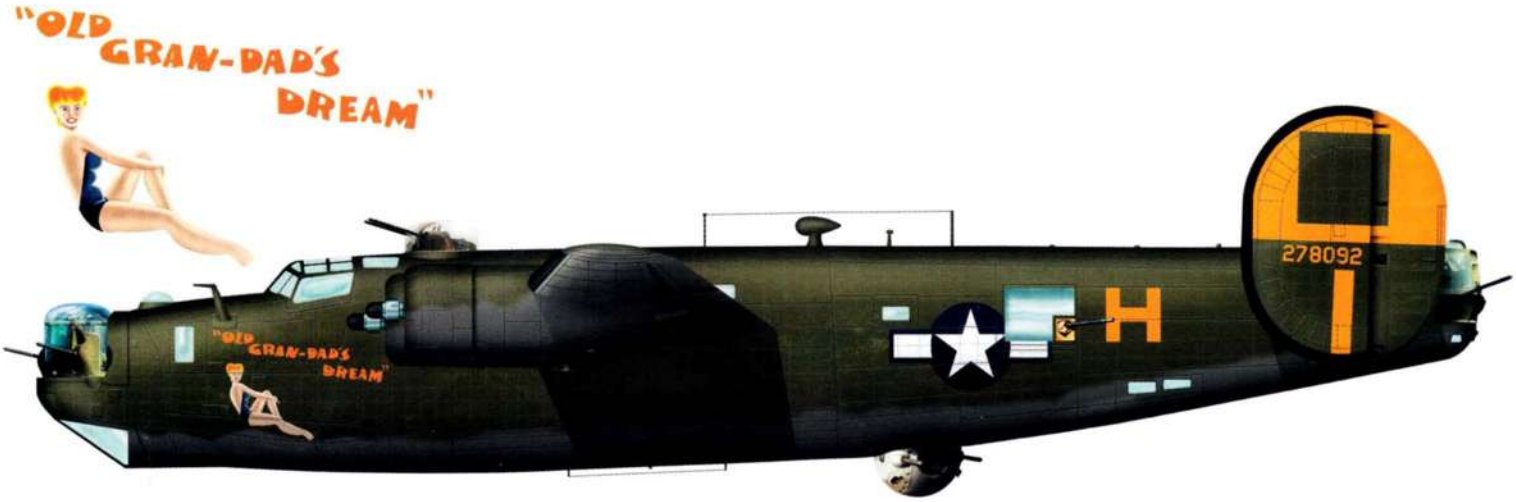
Le bombardement de la gare de triage de Nîmes, considérée comme un objectif *a priori* sans difficulté, est confié aux équipages du 55th *Bomb Wing*. Les 460th, 464th, 465th, et 485th BG vont mettre en l'air 108 bombardiers (respectivement 36, 35, 35 et 37) armés chacun de huit bombes de 227 kg. Ils sont rejoints par leurs escorteurs, des P-38 du 14th FG et des P-51 du 31st FG, au large du cap Roux. La côte franchie, les Liberator opèrent un « *Turning Point* » au-dessus de Volx et poursuivent leur vol sur Avignon, qui constitue leur « *Initial Point* ». Peu avant de l'atteindre, vers 10h15, la formation, qui évolue à plus de 20 000 pieds est prise dans un violent barrage antiaérien venant d'une batterie (probablement de 105 mm) camouflée dans la périphérie de l'aérodrome d'Orange. Le 460th BG et le 465th BG, qui avancent en tête de raid, sont sévèrement bousculés, mais c'est le 464th BG qui va éprouver principalement l'adresse des artilleurs de la Lutfwaffe. C'est ainsi que le B-24G-5-NT (42-78092) OLD GRAN-DAD'S DREAM, piloté par le *2nd Lieutenant* Rhodes S. Parrish, est atteint par un projectile lourd entre les moteurs 3 et 4. L'aile droite sectionnée se détache. Le bombardier bascule sur le dos avant de se disloquer dans une énorme explosion. Il n'y aura aucun rescapé au sein de l'équipage du 777th BS.

Le 55th BW atteint la périphérie d'Avignon sans essuyer d'autre perte. Les Alpilles laissées en arrière, c'est maintenant la plaine avec au bout un objectif clairement identifié et facilement reconnaissable. Le triage de Courbessac qui constitue la cible du raid va pourtant se trouver inexplicablement ignoré au profit de la gare centrale située en plein milieu de la vieille ville. Ce bombardement manqué va causer peu de dégâts aux infrastructures mais en revanche de nombreuses pertes civiles. Les statistiques officielles feront en effet état de 271 tués, autant de blessés et près de 500 immeubles détruits. Les secours seront eux-mêmes difficiles à organiser dans la mesure où la caserne des pompiers sera l'un des premiers édifices touchés par les bombes américaines.

Au-dessus du Rhône, l'escorte fournie par le 14th FG est brièvement engagée par la chasse allemande. Le *Colonel* Oliver B. Taylor, qui commande le groupe, revendique à cette occasion la destruction d'un « Fw 190 ». Il manque cependant de perdre lui aussi la vie en forçant en piqué son P-38 pour aller reconnaître le secteur où son adversaire a percuté le sol. Taylor, qui ne peut redresser que d'extrême justesse, est particulièrement impressionné par la façon dont son ailier l'a volontairement suivi dans une manœuvre mal maîtrisée qui aurait pu se révéler mortelle pour les deux Américains.

La Luftwaffe admet la perte d'un Bf 109 G-5, piloté par l'*Unteroffizier* Fritz Nötzold de la 1./JGr Süd, dont le « 24 blanc » est tombé au combat au sud d'Arles.

▶ Le *1st Lieutenant* Richard A. Campbell du 37th *Fighter Squadron* est, avec 6 victoires confirmées, l'un des grands as du 14th *Fighter Group*. On le voit poser devant son P-38G-15-LO après sa cinquième victoire obtenue le 9 juillet 1943 qui lui a permis d'atteindre le statut d'as. Il finira la guerre dans le théâtre d'opérations du CBI (*China-Burma-India*). (NARA)



Consolidated B-24G-5-NT (42-78092)
2nd Lieutenant Rhodes S. Parish
777th *Bombardment Squadron*, 464th *Bombardment Group*
Gioia (Italie), 27 mai 1944.

15 juin 1944 : trois 109 sinon rien

◀ Le *1st Lieutenant* Walter J. Goehausen Jr. dans son P-51B-10, baptisé Miss Mimi. L'appareil est décoré de cinq svastikas, ce qui montre que la photo a été prise entre le 23 juin et le 3 juillet 1944 sur la base italienne de San Severo, peu avant la transformation du *Squadron* sur P-51D. (NARA)

Le 15 juin 1944, partis d'Italie, deux cents P-51 et P-38 appartenant à cinq groupes de chasse de la 15th *Air Force* assaillent les aérodromes de la basse vallée du Rhône. Treize des leurs sont abattus sans pour autant causer à la Luftwaffe des dommages significatifs. Seul parmi ses camarades, le *1st Lieutenant* Walter J. Goehausen Jr. du 308th *Fighter Squadron* (31st *Fighter Group*) connaît une journée faste.

Malgré le mauvais temps, le 31st FG se présente avec un dispositif complet au-dessus de la Jasse (près de Salon-de-Provence). Comme prévu, le 307th FS passe le premier à l'attaque des installations. Au lieu des trente bombardiers annoncés, les pilotes américains ne trouvent sur place que trois bimoteurs identifiés comme des Ju 88. La *Flak* est en revanche bien présente et se montre particulièrement virulente. Le *2nd Lieutenant* Doris Boyd a à peine le temps de s'engager sur l'axe d'attaque. Presque aussitôt, son chasseur explose dans une boule de feu et se désintègre à proximité du terrain.

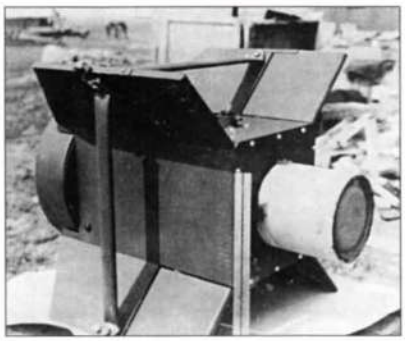
À ce moment, un groupe de Messerschmitt bouscule l'escorte et l'engage en combat tournoyant. C'est ainsi que Walter Goehausen et son ailier, le *2nd Lieutenant* Little, sont assaillis par une douzaine de Bf 109. Goehausen parvient à descendre immédiatement l'un des attaquants, mais il perd définitivement le contact avec le reste de son unité. Il va donc devoir affronter avec son ailier les hommes de la Luftwaffe qui, visiblement, ne sont pas des amateurs. Aucun des deux Américains ne parvient à se placer en position de tir. En revanche, les P-51 sont atteints à plusieurs reprises. Soudain, Goehausen se retrouve à effectuer une passe frontale avec deux de ses adversaires. À l'issue de celle-ci il rompt le combat et se dégage en piquant. Manette des gaz en buttée, il attend le tout dernier moment pour redresser. La violence de cette ressource lui fait brièvement perdre conscience. Ayant recouvré ses esprits, instinctivement, il se retourne pour jauger l'évolution de la menace. Stupéfait, il voit alors les deux 109, qui se sont engagés dans son sillage, percuter en succession rapide la surface de l'étang de Berre. « Wally le chanceux » va alors ramener tranquillement son avion en palier pour venir photographier les points de chute seulement marqués par des tâches d'huile et une série de ronds dans l'eau.

Avec ses deux précédentes victoires, il établit désormais son palmarès à quatre succès confirmés; il n'aura pas longtemps à attendre – huit jours – pour devenir « as ». Il termine son tour d'opérations en septembre 1944 avec un total de 10 victoires.

North American P-51D-5-NT (44-13494)
1st Lieutenant Walter J. Goehausen Jr.
308th *Fighter Squadron*, 31st *Fighter Group*
San Severo (Italie), août 1944.

25 juin 1944 : bombes guidées pour frappes chirurgicales

C'est en milieu de matinée qu'un groupement mixte de bombardement constitué d'un *Squadron* de B-17 appartenant au 301st *Bomb Goup* et des B-24 du 456th *Bomb Group* s'en prend au pont de Tarascon. Ce viaduc enjambant le Rhône est le point de passage de l'essentiel du trafic ferroviaire venant du grand Sud-Ouest. Sa construction et les renforcements dont il a bénéficié permettent en outre le transit de convois lourds. Il constitue dans ces conditions un objectif d'une importance stratégique vitale. Cette caractéristique va lui valoir un traitement particulier



▶ La bombe Azon se composait d'un corps de bombe de 1 000 livres classique auquel était fixé un nouvel empennage (notre photo) comportant un système de radioguidage, des gyroscopes et des fusées éclairantes pour suivre sa trajectoire en visuel. Toutefois, cet ancêtre de la « smart bomb » ne pouvait être guidé que latéralement, d'où son nom de « Azon » pour « azimuth only ». (NARA)

Si les Liberator sont bien porteurs de bombes Mk 65 classiques, tel n'est pas le cas des B-17 qui se préparent à délivrer une frappe au moyen de bombes guidées Azon.

Le rendez-vous avec l'escorte de chasse, constituée par des P-38 du 94th FS, intervient vers 09h05 au large des côtes du Languedoc. Arrivés cinquante minutes plus tard sur la zone de largage, les *Flying Fortress* passent à l'attaque. Le *modus operandi* de cette mission diffère profondément de l'habitude compte tenu de la nouveauté de l'arme employée C'est en effet d'une hauteur de 25 000 pieds que, deux par deux, les Boeing effectuent leur approche (un bombardier devant larguer l'engin et l'autre en assurer le radioguidage). Chaque binôme est encadré de très près par quatre P-38. C'est une précaution qui s'avère inutile, car la chasse allemande fort occupée par ailleurs ne se montre pas.

Après le largage des Azon, c'est au tour des B-24 d'entrer en lice et de procéder à un classique traitement à saturation.

Si deux victimes civiles sont à déplorer, la mission est malgré tout un succès. Avec une arche détruite et deux autres endommagées, la circulation est pour un temps interrompue sur cet axe. Toutefois, cette réussite est rapidement ruinée par le travail acharné des pontonniers de la Wehrmacht qui, bout de quelques jours, rendent le viaduc de nouveau praticable.

12 juillet 1944 : la prière du lieutenant Smith

Frigorifié après avoir évacué à 20 000 pieds son B-24 (42-52478) en perdition, le *Lieutenant* Ralph J. Smith, bombardier affecté au 465th BG, descend vers la terre suspendu à son parachute. Il est sauf. Au loin, les eaux de la Méditerranée scintillent sous le soleil, mais il n'y prête guère attention, pas plus qu'il ne se soucie de son épaule démise. Les paupières clauses il attend la mort.

« Les Messershmitt sont arrivés dans nos huit heures et, pendant un certain temps, ils ont volé avec nous en formation, hors de portée de nos armes. De mon poste, je ne voyais rien, mais j'entendais les mitrailleurs s'exciter et Bob Swanzy, notre pilote, très maître de lui, essayait de ramener le calme. C'est la dernière fois que j'ai entendu sa voix. Les 109 ont pris de l'altitude et nous ont attaqués de front. Ces types connaissaient leur boulot. Nous avons été touchés et, immédiatement, l'avion est parti en vrille. Sitôt l'ordre d'évacuation donné, je me suis jeté dans le vide. Lors de ma descente, un Messerschmitt est venu tout près; j'ai fermé les yeux et me suis mis à prier. Il n'a pas tiré. Quand je me suis décidé à le regarder à nouveau, le pilote m'a fait un petit signe et j'ai souhaité très fort que Dieu bénisse ce type qui venait de nous descendre. Le chasseur a accéléré et je l'ai perdu de vue. »

Abattus par des chasseurs du JGr. 200 le 12 juillet 1944 au-dessus du Luberon, les survivants de l'équipage, dont Smith fait partie, seront cachés par le maquis jusqu'à la Libération.

Cinquante-deux ans plus tard, Smith, goguenard, se souvient encore que, lors du briefing, on leur avait affirmé que cette « traversée » serait une vraie partie de plaisir...

7 août 1944 : la dernière mission du *Hauptmann* Seckel

Le 7 août, le mauvais temps perturbe une nouvelle fois le déploiement des forces des MAAF. Malgré tout, le 57th *Bomb Wing* parvient à dépêcher 92 B-25 sur les ponts d'Avignon, Pont-Saint-Esprit, La Voulte et Livron. Les Mitchell bénéficient d'une importante couverture de chasse assurée par les Thunderbolt des 27th, 79th et 86th FG, ainsi que du groupe *Lafayette* (GC 2/5). Cependant, le JGr. 200 va profiter des difficultés qu'éprouvent certaines escortes pour parvenir à localiser les bombardiers.

Il est en effet prévu qu'elles doivent prendre en charge les B-25 dès le franchissement de la côte. Or, pour avoir manqué le rendez-vous, le dispositif du 310th BG s'engage seul au-dessus du continent. Il évolue donc sans protection quand il est intercepté vers 09h35 dans la région de Fontaine-de-Vaucluse. Les pilotes du *Hauptmann* Georg Seckel se ruent à l'assaut des Américains.

Horst Rippert revendique un « B-26 », dont l'homologation lui est accordée. Seckel est crédité d'un second bimoteur. Cependant le JGr 200 est contraint de rompre l'engagement lorsque surgissent les P-47 de l'escorte. Les hommes du 522nd FS parviennent à toucher un des Bf 109. Considéré comme probable, il sera porté au crédit de l'unité.

Sur le chemin de leur base, Seckel et ses pilotes sont de nouveau brièvement engagés au-dessus de la Durance par des Thunderbolt appartenant au 525th FS. Les Allemands parviennent à se défiler une nouvelle fois et à regagner Aix. Le *Lieutenant* Curtin se verra néanmoins accorder une homologation pour un Messerschmitt considéré comme probable, tandis que les *Lieutenants* Jordan et Purdum seront crédités chacun d'un 109 endommagé. De fait, le *Hauptman* Georg Seckel, grièvement blessé, devra être retiré des opérations et remplacé par l'*Oberleutnant* Wunderer.

Les résultats de ces engagements multiples, dont le déroulement demeure assez confus, sont, semble-t-il, assez différents de ce qu'ont annoncé à l'époque l'un et l'autre camps. Du côté américain, aucun des 36 B-25 n'a été descendu. Toutefois, plusieurs sont gravement endommagés lors de l'attaque éclair du JGr. 200. Au moins un avion du 381st BS et quatre autres du 428th BS regagnent difficilement la Corse. Le *Lieutenant* George K. Donald du 381st *Bomb Group* pose son bombardier sur un seul moteur à Bastia, bientôt imité par d'autres équipages, principalement du 428th BS. La *Flak* au-dessus d'Avignon s'est révélée redoutable, causant de nouveaux dommages à la force d'attaque et entraînant l'échec définitif du bombardement. Les équipages eux-mêmes ont reconnu lors du débriefing avoir complètement raté l'objectif.

▲ Des B-25J du 310th *Bombardment Group* en vol au-dessus des Alpes. Le signe distinctif de ce groupe était une bande jaune sur l'empennage vertical. La petite bande rouge en dessous indique que ces appareils appartenaient au 428th *Bombardment Squadron*. (NARA)

8 août 1944 : où l'on reparle de Horst Rippert

Le 8 août est marqué par un regain de l'activité aérienne sur le Sud-Est. Pas moins de 117 sorties impliquant les B-25 du 57th *Bomb Wing* sont enregistrées. Hormis un pont routier sur le Var, les cinq raids sont dirigés sur les ponts ferroviaires d'Avignon et de Pont-Saint-Esprit. Chaque fois, les bimoteurs bénéficient d'une escorte musclée. Les Français participent à quatre de ces missions. L'essentiel des 44 sorties enregistrées à cette occasion sera mis au crédit des groupes 2/5 *Lafayette* et 2/3 *Dauphiné*, le 1/4 *Navarre* ne jouant qu'un rôle de « bouche-trou ». C'est précisément une formation mixte, composée de douze pilotes du *Dauphiné* et d'un de leurs collègues du *Navarre,* qui va être impliquée dans l'unique combat aérien de la journée.

Dans un premier temps, les Allemands ont tenté, comme la veille, de s'attaquer à un raid lancé contre Avignon. Ils ont dû y renoncer du fait de la présence massive de plus d'une cinquantaine de Thunderbolt français et américains (79th FG et 86th FG), couvrant une formation de 39 B-25 (340th BG et 310th BG). Les Mitchell, engagés dans leur « *bomb run* » sont déjà confrontés à une *Flak* terriblement précise et efficace.

Les hommes du JGr. 200, peu désireux de servir de cible à leur propre artillerie, décident alors de prendre du champ avant de s'attirer les foudres de la chasse adverse. Ils se mettent en quête d'une proie moins difficile. Elle se présente bientôt sous la forme de 18 B-25, appartenant au 321st BG, en route vers Pont-Saint-Esprit sous la protection de treize Thundebolt de la 4e escadre de chasse. Pour cette seconde tentative d'interception, les pilotes du JGr. 200 bénéficient de l'effet de surprise et d'un rapport de force équilibré.

Les Français repèrent les Messershmitt alors que ceux-ci se préparent à attaquer. Six Thunderbolt acceptent le combat tournoyant, tandis que les sept autres se rapprochent des Mitchell dont ils constituent l'ultime ligne de défense. L'avion du sergent-chef Galano est touché dès le début de l'engagement. La gouverne de profondeur ne répondant plus, le pilote est contraint de se stabiliser en utilisant uniquement le compensateur. Toujours poursuivi par Rippert, qui l'a pris en chasse, Galano se pose train rentré droit devant lui dans un champ de vignes. Il parvient à s'extirper de la carcasse de son P-47 et quitte les lieux au plus vite après avoir incendié son avion. Tombé près de Vauvert, il est rapidement recueilli et caché dans une ferme.

La 4e escadre a certes perdu un P-47, mais revendique en contrepartie deux Bf 109 descendus. Les victoires sont attribuées, l'une à l'adjudant Le Guennec, l'autre aux lieutenant Dugit-Gros et capitaine Faure-Doré, tous trois du GC 2/3 *Dauphiné*.

L'absence de perte recensée du côté allemand, si tant est que les archives soient tout à fait fiables sur ce théâtre d'opérations à cette époque de la guerre, semble indiquer malgré tout que la chasse française n'a fait qu'endommager les deux chasseurs adverses.

◀ Ce P-47D-23-RA (42-28158) fait partie des premiers affectés au GC 2/3 *Dauphiné* en avril 1944. Comme tous les P-47D livrés avant septembre 1944, celui-ci provient des surplus américains du théâtre méditerranéen. (Collection J. Mutin)

Horst Rippert
le survivant

▶ Horst Rippert avec la JG 27 en 1945. (Photo Fahrenberger)

Horst Rippert est un survivant. Né en 1920, il doit à ses origines « pas entièrement aryennes », comme l'a écrit Jean-Bernard Frappé, d'être maintenu dans des emplois et à un rang très subalterne au sein de la Luftwaffe. Ce n'est qu'en 1943, après la disparition de quelques milliers de « bons Aryens » descendus en Russie ou en Afrique du Nord, que Rippert est enfin admis à suivre un stage d'élève pilote. Il réalise là une opération intéressante, puisque accédant à son rêve de jeunesse, piloter, il évite dans un même temps une mutation à l'Est. L'opération va se révéler également rentable pour la Luftwaffe. Rippert va, en effet, s'affirmer de jour en jour comme un élève doué.

Il est affecté au JGr. Süd à la fin de l'été 1943 en qualité d'élève, afin de se former aux techniques de la chasse. Trois mois plus tard l'*Obergefreiter* Rippert, après un passage à la 4./JGr. Süd, intègre l'*Ergänzungsstaffel*, escadron de complément, où les moniteurs et les stagiaires les plus doués sont regroupés afin de mener des missions de défense aérienne. Rapidement il forme avec Rainer Müller-Hagen un duo particulièrement efficace et performant au niveau du score.

Rippert inaugure le sien le 7 mars, lors d'une bataille aérienne au-dessus de Toulon, en revendiquant la destruction d'un « Fortress II ». Le 5th BW rapporte effectivement que des dommages ont été subis par plusieurs des ses appareils du fait de l'action de la chasse adverse. Pour autant aucune perte de B-17 dans ce secteur n'est répertoriée à cette date dans les archives de l'USAAF.

Quatre jours plus tard, lors d'un nouveau raid de la 15th AAF sur le même objectif, Rippert se distingue encore une fois et remporte une victoire qui ne souffre, elle, aucune contestation, aux dépens d'un B-24 du 450th BG.

Le 7 mai, c'est un B-26 du N° 14 *Squadron* de la RAF qui tombe sous les coups de notre caporal-chef dans le Golfe du Lion. Le 13 mai, le Mosquito du *Lieutenant* Joubert, appartenant au N° 60 *Squadron* de la SAAF, vient enrichir son palmarès. Fait étonnant, l'ailier de Rippert, heurté par un débris du Mossie, est victime de cet appareil désarmé; les deux avions viennent s'écraser à proximité l'un de l'autre près de Salon-de-Provence. Ces succès sont suivis le 25 mai par l'homologation d'un B-24 correspondant exactement à une perte recensée au 464th BG. Son Messerschmittt ayant été touché lors de l'action, Rippert est contraint de le poser en campagne. Le lendemain, il revendique un nouveau B-24 sans que puisse être établi une correspondance certaine avec une perte alliée. Un mois plus tard c'est un *Herausschüß* qu'il revendique au détriment d'un B-24 séparé de son groupe au large de Marseille.

Le 5 juillet, il affronte des P-51 du 52nd FG. Au cours de cet engagement, Müller-Hagen est abattu. Le 24 juillet, c'est une nouvelle victoire sur un B-24 que Rippert consigne dans son carnet de vol; l'appareil appartenant au 460th BG finira par amerrir au large de la Corse. Dès lors, les missions vont s'enchaîner. Le 7 juillet, il endommage gravement un B-25 (identifié comme un B-26). Le 8 août, il affronte des P-47 et remporte son premier succès contre un chasseur. Il récidive quatre jours plus tard en détruisant un Spitfire. C'est sa dernière victoire remportée sur ce théâtre d'opérations.

Affecté ensuite à diverses composantes de la JG 27 et finalement promu sous-officier, il combat jusqu'au dernier jour du conflit. Il va à ce titre être amené à assurer, lui le « sang mêlé », l'escorte de dignitaires d'un régime agonisant entrant ou sortant de Berlin par avion sous le feu des canons soviétiques. Puis, il s'arrange pour être capturé par les alliés de l'Ouest.

Après la guerre, Horst Rippert devient journaliste dans la presse écrite, à la radio, puis à la télévision, où il couvre en particulier les tristement célèbres Jeux olympiques de Munich.

La révélation tardive (en mars 2008) d'une possible victoire remportée le 31 juillet 1944 aux dépens du commandant de Saint-Exupéry, que certains on cru pouvoir lier à des querelles affectant la succession du chanteur Ivan Rebroff (de son vrai nom Hans-Rolf Rippert), a placé le vieux survivant sous les feux de l'actualité.

S'agissant de la disparition de Saint-Exupery rien à ce jour ne permet de confirmer ou d'infirmer définitivement « l'hypothèse Rippert ». Voir à ce sujet les n° 4 et 5 d'*Aéro-Journal*.

Au-delà des polémiques stériles sur le palmarès définitif de Rippert (de 20 à 29 victoires) et la nature des décorations qu'il aurait reçues en récompense, on constatera simplement que pendant sa période provençale, qui fut, comme il le confiera à Lino Von Gartzen, une époque heureuse, il a certainement descendu trois quadrimoteurs et endommagé gravement au moins trois autres, ainsi d'ailleurs qu'un B-25. Il a abattu dans un même temps un B-26, un Mosquito, un P-47 et un Spitfire (peut-être à partager avec Eduard Isken).

Citoyen de seconde classe dans la nomenclature nazie, mais chasseur redoutable dans la luftwaffe, tel a été le paradoxe de Horst Rippert, le survivant.

▶ Des Bf 109 G-2 du *Jagdgruppe Süd*, probablement à Salon-de-Provence, en 1943. (Photo L. von Gartzen)

10 août 1944 : une exfiltration ratée

Le 10 août 1944, une vingtaine d'aviateurs américains attendent dans un vague champ de patates au pied du Luberon qu'un Dakota veuille bien les ramener dans les lignes alliées. Le *Staff Sergeant* Walter P. Wilson, mitrailleur abattu le 12 Juillet 1944 et vivant depuis dans la clandestinité avec le maquis, était l'un d'eux.

« À la nuit tombée, nous avons rejoint un vaste champ situé à peu de distance d'un avant-poste allemand. Nous avons aidé à l'installation du balisage réalisé au moyen de petites lampes à pétrole. Je transportais l'une d'elle, quand le C-47 a surgi à basse altitude. J'ai quitté précipitamment le milieu du champ et le pilote a viré très sec pour me suivre. Quand il a pu boucler son virage, j'avais atteint l'extrémité de notre piste de fortune pour y poser ma "loupiote". Le bimoteur s'est aligné parfaitement dans l'axe et s'est posé vraiment très court. Des clandestins ont débarqué leur matériel et se sont rapidement mis à couvert. D'autres, surgis de la lisière des bois, ont aussitôt pris leur place. Nous avions accouru aussi vite que nous le pouvions, mais une déception nous attendait quand le co-pilote nous a dit qu'avec tous les exfiltrés français déjà à bord, il ne pourrait guère emporter plus de huit d'entre nous.

« On a embarqué. Le C-47 a accéléré, mais, trop chargé, il n'a jamais pu acquérir suffisamment de vitesse pour décoller. Il a rebondi une fois et est lourdement retombé. "*OK, les gars il faut que vous descendiez*", nous a dit le co-pilote qui nous a promis de revenir le lendemain, même lieu, même heure. Il nous a affirmé que, plus tard dans la semaine, l'opération deviendrait impossible à cause de la lune.

« Nous sommes donc descendus et, assis par terre, avons assisté à la seconde tentative persuadés qu'il allait se planter. Ses roues ont quitté le sol, il a rasé le champ de patates, puis, peu à peu, s'est élevé et a disparu au détour de la vallée.

« Sans un mot nous avons regagné notre campement. Le jour suivant on a appris que le champ avait été labouré et miné et que la ferme voisine avait été incendiée par les Allemands. Poussés par la curiosité, nous sommes quand même venus nous rendre compte et, depuis les hauteurs, nous avons pu constater que les copains avaient tenu leur promesse. Le C-47 est revenu, il a tourné un moment et n'apercevant pas notre signal en morse optique, il est finalement reparti. Nous nous étions déjà imaginés de retour chez nous et cette évacuation avortée nous a porté un sacré coup au moral. Le lendemain, 12 août, nous avons réceptionné sur un autre terrain de parachutage un commando de Rangers. La fin de l'occupation était proche. »

12 août 1944 : tir de foire

À l'issue d'escortes conduites au profit des B-24 en fin de matinée du 12 août, les P-51 des 31st et 332nd FG, assaillent massivement les implantations des radars ennemis, respectivement dans les secteurs de Sète et de Marseille (six stations dans chaque zone). La réaction parfois vive de la *Flak* occasionne la perte de quatre Mustang et de leurs pilotes au sein des « *Red Tails* », le fameux « *All-Negro Fighter Group* ». Le *Lieutenant* (plus tard *Colonel* Alexander Jefferson du 332nd est l'un d'eux :

« Nous avions pour mission d'attaquer des radars situés sur la côte française. Chacun des quatre *Squadrons* constituant le groupe s'était vu assigner un objectif distinct. Le nôtre était un complexe élevé à proximité de la ville de Toulon. Nous étions seize ce jour-là. Je fus le seizième à m'aligner dans l'axe de l'objectif. Je n'avais pas un moral terrible. J'avais déjà vu mon copain Daniels aller au tapis et effectuer un amerrissage d'urgence à peu de distance de la côte. Je me suis dit, Jeffie mon garçon, si cela t'arrive pas question d'aller à la baille.

« Notre tactique consistait à nous présenter individuellement à intervalle constant sur un cap identique. Tous les tirs de *Flak* pouvaient donc être concentrés sur un même objectif volant à une altitude et une vitesse définies approximativement par l'avion qui le devançait. Un vrai tir de foire foraine pour des artilleurs aguerris !

« Dans mon cas, le moteur a d'abord été atteint, entraînant une perte de puissance et un début d'incendie. Traversant l'habitacle de part en part, un obus a fait voler en éclats le haut de ma verrière. J'ai tiré sur le manche afin de gagner suffisamment de hauteur pour me dégager. Le P-51 a alors encaissé plusieurs autres impacts. À l'apogée de ma chandelle, j'ai basculé mon chasseur désemparé sur le dos et je me suis laissé tombé dans le vide. J'ai appris plus tard qu'aucun de mes camarades n'avait vu mon parachute s'ouvrir. Ils ont simplement rapporté l'explosion au sol de mon malheureux avion. Tous ont donc logiquement considéré que j'avais été tué.

« Un peu secoué par mon éjection, j'ai atterri à moins de vingt mètres de la batterie qui m'avait descendu. J'ai été aussitôt capturé et rejoint quelques minutes plus tard par un Daniels trempé qui avait l'air d'un pauvre rat mouillé. »

◄ Maintenance d'un P-51 du 332nd *Fighter Group*. Il s'agit vraisemblablement du « 7 » du *Colonel* Benjamin O. Davis. (Library of Congress)

13 août 1944 : XIII

En Corse, c'est encore une fois une matinée qui sent la poudre, à tel point que le décollage à 09h45 de dix Spitfire appartenant au N° 242 *Squadron* passe presque inaperçu. Leur tâche, qui consiste à traiter le site Würtzburg du cap Couronne, va se révéler particulièrement éprouvante.

Dès l'approche de l'objectif, la *Flak* de tout calibre réagit avec vigueur et efficacité. Le chasseur piloté par le *Flying Officer* N.L Myers, un Australien, est atteint.

« Ils m'ont eu. Je vais essayer de gagner un peu d'altitude ». Tel est le dernier message de l'aviateur dont l'avion désemparé s'engage presque aussitôt dans un piqué mortel. Touchant l'eau à grande vitesse, il est immédiatement englouti. Aucun parachute n'est observé.

Conformément au plan prévu, la force d'attaque se scinde alors. Cinq Spitfire conduisent l'attaque principale. De nombreux coups au but sont notés, tant sur les antennes elles-mêmes que sur les baraquements voisins, laissant supposer une mise hors service définitive du Würtzburg « Géant » (*Riese*). Pendant ce temps, un autre *flight* s'emploie à réduire au silence les batteries de *Flak*.

Les chasseurs parviennent ainsi à neutraliser trois postes équipés de canons à tir rapide, à endommager le sémaphore et à détruire plusieurs nids de mitrailleuses dispersés aux alentours. Cependant, un second appareil est alors touché. Le *Flying Officer* P.C.J. Strutt a toutefois plus de chance que Myers. Il parvient en effet à sauter hors de son avion en flammes. Tombé dans le golfe de Fos, il gonfle son dinghy et attend les secours. Quatre de ses camarades demeurent sur la zone en protection, préparant la venue du « Catalina » de l'*Air Sea Rescue*. Les Allemands sont toutefois les plus rapides et Strutt est récupéré par l'un de leurs patrouilleurs, alors même que le OA-10 est en vue.

La malédiction du 13 a encore frappé !

▶ Trois Spitfire Mk. V en maintenance dans la région de Canne (Italie). Tout au fond, le JK226 appartient au N° 32 *Squadron* et, au milieu, le JK868 portant les codes du N° 253 *Squadron*. (NARA)

14 août 1944 : un « Black » dans le maquis

En fin de matinée, malgré le quadrillage de la chasse adverse, le JGr. 200 parvient à faire décoller quatre de ses Bf 109. Ils survolent la Sainte-Baume quand ils repèrent un groupe de P-51 apparemment sans méfiance. Les Mustang des 99th et 100th *Fighter Squadrons* assurent la couverture haute de leurs camarades des 301st et 302th FS qui mitraillent les installations de radar dans la région de La Ciotat.

Profitant de l'effet de surprise, les pilotes allemands, emmenés par l'*Oberfeldwebel* Eduard Isken, effectuent une attaque éclair contre le dispositif de protection du 332nd FG. Instantanément, l'appareil du *Lieutenant* Robert O'Neil est abattu. Étant parvenu à se parachuter, il pourra rapporter les détails de son combat :

« Nous survolions le secteur de l'objectif, quand quatre chasseurs ennemis nous ont attaqués. Leur formation a éclaté et j'ai commis l'erreur fatale de me lancer à leur poursuite sans prêter attention à mes arrières. J'ai compris ma faute quand j'ai vu des balles traceuses défiler sous mon aile droite. J'ai viré immédiatement en utilisant mes volets, mais l'Allemand a viré encore plus court et ses tirs ont fini par m'atteindre. L'arrière du fuselage de mon P-51 a subi plusieurs impacts qui ont sans doute sectionné des câbles de commandes. Mon Mustang, devenu incontrôlable, est alors parti en vrille. Ne pouvant en sortir, j'ai largué ma verrière et j'ai sauté. »

Robert O'Neil atterrit en pleine colline. Très rapidement recueilli par le maquis local, il deviendra le seul et unique pilote noir jamais descendu au-dessus de la France à vivre dans la clandestinité. Le *Lieutenant* Georges Rhodes se verra accorder le crédit d'un « Fw 190 » abattu, sauvant ainsi l'honneur des « Red Tails Furies ».

À Avignon, une homologation est accordée à Isken et une autre à l'*Unteroffizier* Kniestedt. Il s'agit des dernières victoires remportées officiellement par l'unité, qui ne signale par ailleurs aucune perte.

Replié le 19 sur Dijon-Longic, le *Jagdgruppe* 200 gagne Haguenau le 4 septembre, où il sera dissous cinq jours plus tard.

Eduard Isken
der Experte

Né le 15 avril 1918, l'*Oberweldwebel* Eduard Isken fait figure de vétéran en 1944. C'est cependant moins son « grand âge » que son expérience qui force le respect. Engagé dans l'aviation avant la guerre, il a survécu à cinq années d'incessants combats.

Sa carrière, commencée au sein du III./JG 77 à l'automne 1940 pendant la bataille d'Angleterre, se poursuit dans les Balkans, en Russie et en Afrique du Nord. En septembre 1943, alors que la JG 77 se trouve en Italie, Isken, blessé, doit être retiré des opérations pour plusieurs semaines. À ce moment il est déjà titulaire de 31 victoires homologuées.

Au début de l'année 1944, la Luftwaffe l'envoie en convalescence dans le Sud de la France. Il est chargé de l'instruction au sein du JGr. Süd. Tout naturellement, il est incorporé au nouveau JGr. 200 dont il inaugure le tableau de chasse en abattant le 15 juin 1944 un P-38 du 14th FG qui attaque le terrain d'Orange où la *Staffel* de Isken est stationnée.

Le 12 juillet, il descend un B-24 du 461st BG au-dessus du haut Var et revendique un B-17 de la 8th AF le 14 juillet, près de Valence. Le 11 août, au-dessus de Marseille, il ne laisse aucune chance au *Lieutenant* Arnold Landan. Isolé de son groupe, le P-47 du 86th FG constitue une proie facile pour notre expert en maraude. Le Thunderbolt s'abat vers 18h15 à quelques encablures du rivage dans le secteur des calanques. Dès lors, les missions s'enchaînent.

L'alerte résonne le lendemain 12 août à Avignon vers 10 heures. Douze Bf 109 décollent et mettent le cap sur Toulon où des chasseurs alliés ont été signalés. Il s'agit probablement de ceux du 332nd FG désignés pour l'attaque de la station radar du Mont Faron. Les hommes du JGr. 200 n'interfèrent cependant pas dans le déroulement de la mission conduite par les « Red Tails », pas plus qu'ils ne gênent l'action des Marauder du 320th BG à l'œuvre contre les batteries côtières voisines. Survolant la rade, ils repèrent en effet une douzaine de Spitfire appartenant au N° 232 *Squadron* de la RAF. Immédiatement, un combat tournoyant s'engage au-dessus des îles d'Hyères. À l'issue d'une brève mais violente confrontation, l'*Oberfeldwebel* Isken et l'*Obergefreiter* Rippert revendiquent chacun un Spitfire, abattu vers 10h30. De leur côté, le 232 rapporte avoir détruit deux Bf 109, qui sont attribuées au *Pilot Officer* A.V. Frewer (RNZAF) et au *Warrant Officer* E.A. McCann.

À la mi-journée, on peut tirer un premier bilan de cette matinée particulièrement chaude à tous points de vue. Côté allemand, le « 2 jaune » du *Fähnrich* F-W. Kubeit s'est écrasé près de Carnoules vers 10h40, confirmant ainsi une des victoires revendiquées par le 232. Aucun autre chasseur du JGr. 200 n'est porté manquant. Les MAAF admettent la perte d'un seul Spitfire et de son pilote le *Lieutenant* G.W Gibb, dont l'avion est vu s'abattre en mer.

Cependant, Isken décolle de nouveau en fin d'après-midi, cette fois pour affronter des P-47. La mission des 522nd et 524th FS consiste à attaquer les infrastructures du triage de Miramas au nord de Marseille, tandis que le 523rd FS vise la gare d'Istres. La mission sur Miramas est exécutée dans de bonnes conditions, aucun appareil n'est sérieusement atteint par les tirs de la défense antiaérienne. Cependant, sur le chemin du retour, les Américains, qui évoluent à basse altitude, sont accrochés dans la région d'Aix-en-Provence par six Messerschmitt décrits comme particulièrement agressifs. Dès le début de l'engagement, l'omniprésent Eduard Isken parvient à se placer dans le sillage d'un Thunderbolt. Criblé d'impacts, celui-ci s'abat près de Trets vers 18h25. Le corps sans vie du *2nd Lieutenant* Norbert Herriges sera relevé et identifié par les services de la mairie de Pourrières; il sera inhumé le lendemain dans le cimetière de la commune.

Profitant toujours de l'effet de surprise, le *Fähnrich* Brandau et le *Feldwebel* Guth parviennent encore à moucher deux autres P-47 avant que la supériorité numérique et technique des Américains ne commence à se manifester vraiment. La réplique est cinglante. Coup sur coup, le Fähnrich Brandau est tué aux commandes de son « 14 blanc » et le « 5 jaune » de l'*Unteroffizier* Hermanitz s'écrase près de Beaureceuil, entraînant son pilote dans la mort. Le *1st Lieutenant* Theodore A. Gary revendique un Fw 190 abattu. Un 109 détruit et un autre endommagé sont crédités au palmarès du 522nd FS Squadron. Le *1st Lieutenant* Hendrickson du 524th FS revendique une victoire probable sur un autre Messerschmitt.

Le 14 août, Isken signe sa dernière victoire dans le Sud de la France en descendant le P-51 de Robert O' Neil. L'ailier de ce dernier affirmera avoir été attaqué par quarante chasseurs ennemis ! Les Allemands n'étaient que quatre...

Isken suit le repli et la dissolution du JGr. 200. Il est ensuite affecté un temps à la 1.(F)/Aufkl.Gr. 123 puis à compter d'octobre 1944, il réintègre la chasse au sein de la 13./JG 3. Décoré de la *Ritterkreuz* le 14 janvier 1945, Eduard Isken survit à la guerre. Il est mort dans son lit le 7 janvier 1997.

Son palmarès est impressionnant : blessé neuf fois, il a réalisé 946 missions de guerre et remporté 56 victoires, parmi lesquelles figurent au moins 17 quadrimoteurs.

15 août 1944, 04h40 : Marauder dans la brume

▲ Le code tactique jaune avec liseré noir identifie ce B-26C comme appartenant au 320th *Bombardment Group*. Son numéro (« 80 ») appartient à la plage (76 à 99) réservée au 444th *Bombardment Squadron*. (NARA)

Une photo célèbre montre les B-26 du 320th BG, moteurs tournants, prêts à s'élancer de Decimonanu vers les plages du débarquement. Les avions saisis par l'objectif émergent de l'obscurité. Ils sont entourés d'un halo d'une brume qui, dans les minutes suivantes, entraînera la perte de plusieurs d'entre eux.

Les premiers à s'envoler sont les *Captains* Felt et West, accompagnés du *Lieutenant* Richey, tous trois du 443rd *Bomb Squadron*. Par la suite, vont alterner les éléments appartenant à chacune des deux forces d'attaque. C'est ainsi qu'à 04h48, le bombardier « 02 » du *Lieutenant* Paul Trunk du 441st BG s'aligne sur la piste dans le sillage de celui du *Colonel* Macia. Ailier droit de la seconde série placé à ce titre en tête de formation, il s'envole et disparaît aussitôt dans la couche de stratus. Quelques minutes plus tard, faute d'avoir viré à temps, il percute une colline. Il n'y a aucun survivant. Parmi les victimes se trouve un passager observateur, le *Captain* Wallace Pouchard, volontaire pour voir l'histoire se faire. Son vol n'a duré qu'une poignée de secondes...

Une moitié de la formation a pris l'air, quand le Marauder « 32 » du *Lieutnant* Mac Dougal, appartenant au 442nd BS, est victime d'une perte de puissance. L'appareil s'écrase en bout de piste et prend feu. Aucun membre d'équipage n'a été sérieusement blessé, pas plus d'ailleurs que le *Lieutnant Colonel* Adam, officier d'état-major embarqué, lui aussi, en tant que passager pour un vol qui se voulait également historique et qui n'a finalement été que mémorable.

Les choses ne se sont en réalité pas trop mal passées pour les hommes du « 32 » dont un autre avion a immédiatement pris la place.

Un quart d'heure plus tard, confronté à un brouillard gagnant en densité, c'est au tour du « 99 » du *Lieutnant* Jones de s'écraser dans l'axe de la piste, sans causer de nouvelle victime. Avec cet appareil du 444th BS, prend fin la liste des sinistres qui affligent ce matin-là les hommes du *Colonel* Eugene Fletcher, commandant le 320th BG.

Deux retours prématurés sont enregistrés par la suite au sein de la deuxième vague : le premier du fait d'une perte de tours moteur constatée moins d'une demi-heure après le décollage (avion « 16 » du *Lieutnant* Beinerz, 441st BS), le second, une heure plus tard, à cause d'une panne totale de l'un des ses Pratt & Whitney (« 82 » du *Lieutnant* Stearn). Par ailleurs, quatre bombardiers ne pourront prendre leur essor pour une raison ou une autre. Le dernier Marauder s'envole finalement à 05h30.

15 août 1944, 08h15 : le plus beau combat

Le soleil matinal finit à peine de dissiper les dernières brumes côtières quand un dispositif américain franchit la côte provençale. Les Lightning volent en patrouille de quatre. Les trois *Squadrons* qui constituent le 1st FG sont représentés dans la formation. Les bimoteurs sont lestés d'une bombe de 227 kg sous l'aile gauche et d'un réservoir pendulaire sous l'aile droite. Leur objectif est un pont de chemin de fer qui enjambe la Durance près de Meyrargues. La ligne de chemin de fer des Alpes Marseille-Gap est considérée comme un objectif secondaire et n'a pas été traitée jusqu'alors. Il s'agit d'un raid de nuisance lancé à près de 150 kilomètres de la zone de débarquement. Le JGr. 200 va engager toutes ses maigres forces dans cette bataille pour essayer de le contrer.

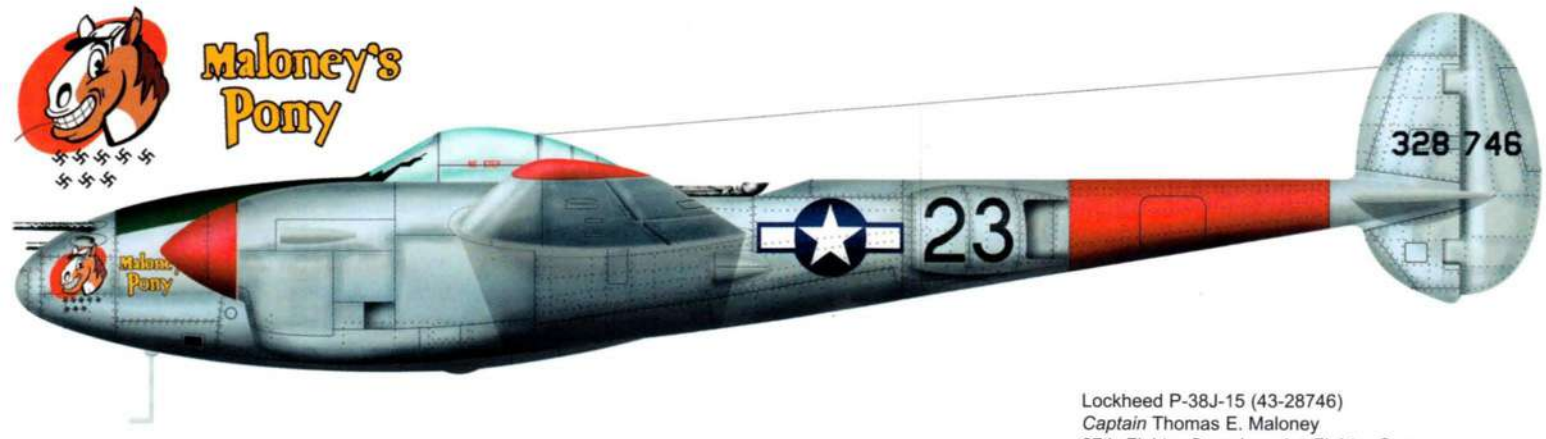
Le dispositif de l'USAAF est emmené par le *Captain* Thomas E. Maloney, un pilote expérimenté qui compte déjà six victoires homologuées à son palmarès. Il se souviendra toujours de sa 60e mission :

« Nous nous préparions à piquer sur le pont, quand nous avons aperçu dans nos quatre heures six Bf 109 qui fonçaient sur nous avec le soleil dans le dos. Nous avons largué nos charges externes et nous nous sommes portés à leur rencontre. Je suis parvenu à descendre leur leader en passe frontale. Son ailier a viré à gauche. J'ai réussi a me placer dans son sillage et à le descendre à son tour. À la première rafale, il a largué sa verrière et a sauté. Nous volions alors aux alentours de 3 000 pieds.

« Au contact, nos deux formations ont éclaté. Les deux autres patrouilles ont suivi les Allemands qui s'enfuyaient. Après avoir repris de l'altitude, j'ai vu un de nos avions appartenant au 71st FS (j'ai appris plus tard qu'il s'agissait de celui du *Major* Morehead), entrer dans une gorge étroite et sinueuse à la poursuite d'un 109. Deux autres chasseurs allemands se sont engagés à leur tour dans le défilé pendant qu'un quatrième Messerschmitt se lançait à la poursuite du P-38. J'ai crié à la radio pour qu'il se dégage, mais il ne pouvait virer ni d'un côté ni de l'autre à cause des parois rocheuses. Le Lightning, alors, a effectué une chandelle. Il est sorti tout droit de la gorge. Son ailier qui avait pu se faufiler dans le sillage de l'Allemand le plus dangereux a instantanément abattu le 109, lorsqu'il a essayé de suivre Morehead en montée. Ce fut là le plus beau combat qu'il m'a été donné de voir pendant la Seconde Guerre mondiale. »

Le premier Messerschmitt, « 1 jaune », abattu par Tom Maloney s'est écrasé près de Rians. Le corps du pilote a été découvert dans les restes de l'appareil. L'*Unteroffizier* Hans Ludwig a été inhumé sur place.

Le second pilote allemand, qui a pu se parachuter, est tombé à Fox-Amphoux près de Barjols. Il semble qu'il ait pu se joindre à un détachement de la Wehrmacht. Il aurait été tué quelques heures plus tard dans des circonstances encore non clairement élucidées. Rien n'a jamais été retrouvé du troisième Messerschmitt abattu dans les gorges du Verdon par le *2nd Lieutenant* Robert A. Longworth du 71st FS. Deux pilotes allemands en plus de Ludwig ont été perdus au combat dans le haut Var le 15 août. Il est probable que leurs dépouilles s'y trouvent encore. Les quatre autres 109 ayant participé au combat ont pu rejoindre Avignon.



Lockheed P-38J-15 (43-28746)
Captain Thomas E. Maloney
27th *Fighter Squadron*, 1st *Fighter Group*
Salsola (Italie, 15 août 1944.

Tom Maloney
Un as du « Fighting First »

Thomas Edward Maloney est né le 21 mars 1923 à Cushing dans l'Oklahoma. Âgé d'à peine 18 ans, il s'engage dans l'Army Air Corps en juin 1941 avec l'espoir de devenir pilote. Ayant réussi les tests de sélection, il suit une formation de base à Santa Anna en Californie puis un entraînement avancé au Texas. Il est breveté pilote de chasse (classe 43 G) en juillet 1943. Après deux mois à Muroc, consacrés à la prise en main de son avion d'arme, le Lockheed P-38 Lighning, Maloney est affecté outre-mer. C'est ainsi qu'il se retrouve en Afrique du Nord intégré au 27th FS au sein du prestigieux 1st FG.

Il réalise sa première mission de guerre le 31 octobre 1943. Celle-ci consiste à escorter un groupe de B-26 au-dessus d'Anzio. Cette mission coïncide avec l'activation, le 1er novembre, de la 15th AF qui constitue la nouvelle composante stratégique de l'aviation américaine en Méditerranée. C'est désormais sous l'égide de ce grand commandement que va opérer le « Fighting First » jusqu'à la fin des hostilités. Pendant les trois mois suivants, le *2nd Lieutenant* Maloney exécute 17 missions d'escorte, tantôt au profit des *Mediums*, tantôt à celui des *Heavies* de la 15th AF.

Du 10 au 23 février, il fait partie d'un groupe de pilotes chargés d'aller récupérer les P-38H du 55th FG au Pays de Galles. Il s'agit par ce biais d'assurer une relève partielle des modèles G à bout de souffle, en attendant la livraison de la version J. Cette mission de convoyage marque symboliquement la fin de sa période d'apprentissage. Tom vient juste de fêter ses 21 ans et il inaugure son tableau de chasse une semaine plus tard en rentrant du secteur de Venise avec un Bf 109 sûr et un Macchi 202 probable.

Le 23 avril, au cours lors d'un vol sur la Hongrie, il s'adjuge un doublé aux dépens de deux Bf 110, lors d'un combat mené près du lac Balaton, et revendique, pour faire bonne mesure, deux 109 endommagés.

Le 29 avril, au terme d'un mois durant lequel il aura enchaîné 9 missions de longue durée, il bat son propre record avec une escorte de 7 heures au profit des B-17 du 5th BW engagés sur Toulon. Cette durée exceptionnelle (qui inclut un ravitaillement en Corse) s'explique par un féroce combat de cinquante minutes qui oppose, ce jour-là, le 1st FG au grand complet aux intercepteurs du JGr. Süd.

Le 28 mai, lors d'une mission en configuration chasseur-bombardier réalisée sur la Yougoslavie, c'est un Do 217 qui vient enrichir son palmarès. Trois jours plus tard, il récidive avec un 109 descendu sur Ploesti. Le 15 juin, engagé dans un *strafing* contre les installations d'Orange–Plan-de-Dieu, il consigne dans son carnet de vol un Ju 88 détruit et un autre endommagé, tous deux au sol.

Le 4 juillet, jour de l'Indépendance, il conclut un *sweep* de près de neuf heures sur Ploesti par la destruction au sol de cinq appareils roumains non identifiés. Le 13 juillet, il renoue avec les victoires aériennes en revendiquant un « Me-109 » dans la région d'Udine. Cinq jours plus tard, c'est un Fw 190 qu'il abat lors d'une escorte conduite sur Friederichshafen. Le 12 août, le « Fighting First » est détaché en Corse afin de participer directement aux missions d'interdiction liées au débarquement de Provence. Le jour J, Tom réalise un nouveau doublé en abattant deux Bf 109 dans le haut Var.

Le 19 août, il effectue sa 64e et dernière mission. En fin d'après-midi, il attaque avec sept autres Lightning un imposant convoi ferroviaire près de Montpellier, dont les wagons sont chargés de blindés appartenant à la 11. *Panzerdivision*. Les Américains, au mépris de toute prudence élémentaire, effectuent plusieurs passes. C'est à sa troisième que l'appareil de Tom, qui pour une fois n'est pas son célèbre MALONEY'S PONEY, est touché. Incapable de rentrer, le pilote décide de poser son bimoteur sur les eaux calmes du Golfe du Lion.

Ayant réussi un parfait amerrissage d'urgence à peu de distance du rivage, il parvient à aborder la plage. À peine a-t-il posé un pied sur la terre ferme qu'il est fauché par l'explosion d'une mine. Il demeure dix jours entre la vie et la mort, seul, sur un banc de sable en Camargue, survivant seulement grâce à un peu d'eau de pluie. Finalement secouru, il est sauvé *in extremis*. Privé de l'usage normal de ses jambes, il ne reprendra jamais plus les commandes d'un avion.

Tom Maloney s'est éteint à l'âge de 85 ans dans sa ville natale, le 16 novembre 2008.

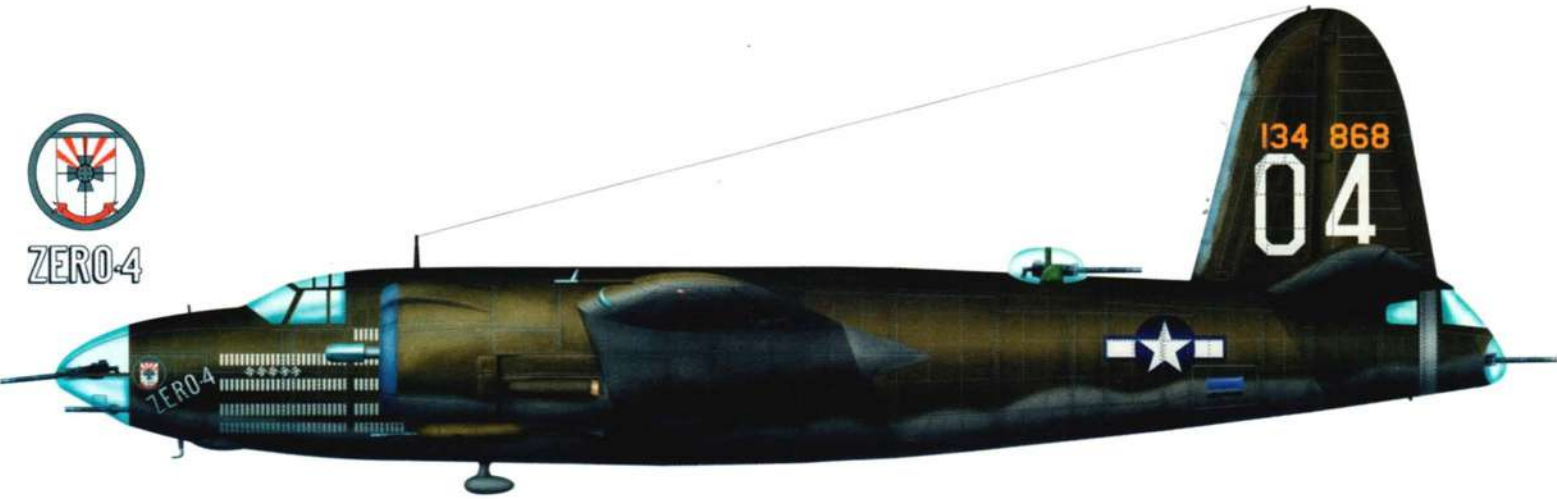
Au cours de sa carrière, le *Captain* Maloney s'est vu reconnaître le bénéfice de 8 victoires remportées en combat aérien, auxquelles s'ajoutent une victoire probable et 3 appareils endommagés. Il est en outre crédité de 12 destructions au sol (8 sûrs et 4 endommagés). Il a été décoré de l'*Air Medal*, de la DFC et de la *Silver Star*, entre autres.

15 août 1944 : end of the... Story

La réaction des défenses allemandes, loin d'être négligeable, est parfois virulente, comme s'en souvient le *Captain* (ER) Harry Story :

« J'étais capitaine affecté au 438th *Squadron* équipé de bimoteurs B-26. Au matin du 15 août 1944, j'ai commandé une des premières missions de bombardement diligentées contre les plages de débarquement. Notre mission consistait à détruire les mines et autres obstacles susceptibles de gêner la progression de nos troupes. Sur l'objectif, les "88", dont les défenses allemandes étaient dotées, se sont révélés suffisamment précis pour entraîner la rupture de notre formation. Ils nous ont contraints à de violentes manœuvres évasives grâce auxquelles nous avons pu nous tirer de ce guêpier sans trop de casse et rentrer tous en Sardaigne.

« Nous avons été réapprovisionnés en vue d'une deuxième mission. C'était vraiment le grand jeu. Nous survolions une mer couverte de navires parmi lesquels on pouvait distinguer les "toits plats" de plusieurs porte-avions. Nous avons accompli notre tâche et sommes rentrés une fois de plus sans enregistrer de pertes. J'avais été maintenu dans mon unité pour le temps des opérations dans le Sud de la France, après quoi j'ai été renvoyé au États-Unis avec soixante-sept missions de bombardement à mon actif. »



Martin B-26C-10-MO (41-34868)
Captain Richard C. Bushee
437th *Bombardment Squadron*, 319th *Bombardment Group*
Decimomannu (Sardaigne), septembre 1944.

15 août 1944, 18h30 : sauvés des eaux

Répondant à un message de détresse, le *Captain* Gray, le *Lieutnant* Burn et leur équipage font décoller d'Ajaccio à 18h00 leur OA-10, version amphibie du fameux PBY Catalina destinée à l'USAAF. Leur appareil arrive rapidement sur la zone de recherche et c'est un peu avant 19h30 qu'un dinghy est repéré. Le pilote pose alors son hydravion tout près de l'unique naufragé qui, abandonnant son frêle esquif, est hissé à bord. Il s'agit d'un Américain, le *Staff Sergeant* Carmon Mishillo du 340th BG. Il indique avoir sauté de son B-25 en feu en compagnie d'un autre membre de l'équipage. Les recherches vont donc se poursuivre jusqu'au dernier rayon de soleil. Le « Dumbo » ne regagnera pas sa base avant 22h30.

On apprendra plus tard que l'équipage du premier Mitchell, arrivé sur la zone où il avait largué le canot de sauvetage à Mishillo, a rapporté avoir observé l'autre naufragé couler à pic.

Le *Flight* C de l'ERS 1 est également intervenu plus tôt dans la journée pour prêter assistance à des aviateurs de la Royal Navy tombés en mer, victimes d'une panne sèche.

Deux heures de recherches permettent de porter secours aux *Lieutnants* Gibson et Smith du HMS *Pursuer,* qui ont pu poser leurs Wildcat à proximité l'un de l'autre et ainsi, par la suite, bien que légèrement blessés, arrimer les deux canots.

▶ *Bienvenue à bord !* Un équipage d'OA-10A de l'*Emergency Rescue Squadron* 1 recueille des naufragés qui quittent leur radeau pneumatique avec un certain soulagement. (NARA)

16 août 1944 : un après-midi de chien

Le 16 août vers 12h15, trois Bf 109 du JGr. 200 décollent d'Avignon pour assurer l'escorte d'un avion d'observation. Il s'agit en l'occurrence d'un Fw 190 F-8 de la 2./NAGr. 13 piloté par l'*Oberfähnrich* Robert Heichele. Ce dernier doit mener à bien une reconnaissance sur l'axe Saint-Raphaël–Nice. Une vingtaine de minutes plus tard, les Allemands, qui volent entre 1 500 et 1 800 mètres, sont surpris dans les environs de Fréjus par quatorze avions ennemis identifiés comme des P-47. Il s'agit en fait de Spitfire de la RAF qui les engagent aussitôt. Il est un peu plus de 13 heures, lorsque Heichele se présente en approche du terrain de Château-Blanc. Son avion est en feu. Il parvient néanmoins à effectuer un atterrissage d'urgence train rentré. Grièvement blessé, il est évacué. Il sera tué le 21 dans la vallée du Rhône, lorsque le véhicule où on l'a installé tombera dans une embuscade tendue par le maquis.

Le *Flight Sergeant* C.E.B. Wood, un Néo-zélandais du N° 72 *Squadron,* qui vole ce jour-là sur le Spitfire Mk. IX MK 134, est crédité d'un Fw 190 endommagé à environ sept kilomètres au nord de Fréjus.

Les pilotes du JGr. 200, chargés de couvrir Heichele, font face courageusement, mais ils ne peuvent résister longtemps aux assauts des chasseurs de la RAF. Le « 1 blanc », piloté par l'*Unteroffizier* Walter Lang, est rapidement touché par un obus qui traverse son radiateur d'aile droit. Lang dégage alors en piqué et finit par griller son moteur en essayant de fuir les chasseurs alliés lancés à ses trousses. Il parvient en fin de compte à poser son appareil sur le ventre près de Valensole, à plus de 100 km du lieu où a débuté le combat. L'aviateur ne regagnera jamais sa base. Capturé par le maquis, il est remis entre les mains des Alliés le 20 août. Walter Lang avait effectué jusqu'à ce jour 13 vols de guerre. Trois s'étaient conclus par un atterrissage sur le ventre, les deux deniers à moins de 24 heures d'intervalle, les 15 et 16 août ! Le 15, Walter Lang avait reçu pour mission de reconnaître le front de débarquement. Son 109, le « 16 blanc », avait été atteint par la DCA au niveau du logement du train d'atterrissage gauche, contraignant le pilote à se poser train rentré à Avignon.

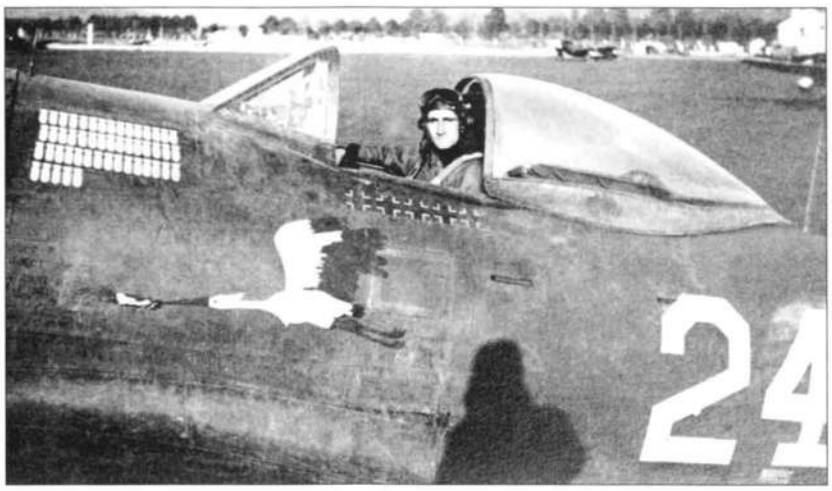
Cette reconnaissance sur Fréjus se solde par un lourd bilan pour une sortie sans réelle utilité qui rappelle un peu certaines missions désespérées de la campagne de France en juin 1940. C'est le seul point qui pourrait rapprocher Robert Heichele et Antoine de Saint-Exupéry. En effet, pendant longtemps, une rumeur infondée a attribué à Robert Heichele la destruction du F-5B de l'auteur du *Petit Prince*.

17 août 1944 : les Français à la curée

Le 17 août, les attaques visant les aérodromes encore tenus par la Luftwaffe s'enchaînent sans temps mort. C'est ainsi que deux patrouilles du GC 2/5 *Lafayette* emmenées par les commandant Gouachon-Noireault et lieutenant Gras s'en prennent une nouvelle fois aux installations d'Orange-Caritat. Trois Ju 88 et un He 111 y sont revendiqués comme détruits; un autre Junkers est endommagé, tandis que deux positions de défense sont réduites au silence. En contrepartie, plusieurs P-47 sont touchés par la *Flak*. C'est la cas du lieutenant Delachanal, qui est contraint de larguer son réservoir ventral en feu sur les installations qu'il survole...

Quelques minutes plus tard, surviennent au-dessus de Plan-de-Dieu (Caritat et Plan-de-Dieu, les deux aérodromes d'Orange, sont reliés par toute une série de *taxiways* et constituent en fait une seule et vaste plate-forme) vingt-trois Thunderbolt du 86th FG qui revendiquent la destruction de trois nouveaux Ju 88; huit autres sont considérés comme endommagés.

Valence reçoit également la visite des chasseurs-bombardiers des MAAF en fin d'après-midi. Elle est le fait de douze P-47 du GC 2/3 *Dauphiné* qui revendiquent six avions détruits (cinq Ju 88 et un Do 217) et un septième endommagé. Malgré la réaction de la *Flak*, tous les appareils français regagnent Alto vers 19 heures.



◄ Le commandant Pierre Gouachon-Noireault, qui commande la 2e escadrille du GC 2/5 à partir du 29 janvier 1944, revendique un Fw 190 probable et un endommagé sur un P-47 du 85th *Fighter Squadron* au-dessus de l'Italie, le 30 mars 1944. (Collection J. Mutin)

▲ En espérant que les Thunderbolt français n'ont pas tiré sur des leurres, tels que celui-ci retrouvé par les troupes américaines à Salon-de-Provence ! Les Allemands ont même poussé le réalisme jusqu'à donner un code tactique à cet avion en bois. (NARA)

18 août 1944 : Texas raiders

▶ Évidemment prise quelques mois après *Dragoon* et probablement à Nancy-Azelot, cette photo montre un F-6C du *Flight* C du 111th *Tactical Reconnaissance Squadron*, une composante du 68th *Tactical Reconnaissance Group*. Ce *Squadron* remportera six victoires confirmées. (NARA)

▶ Le *Captain* Dave C. Hearrell Jr. devant son P-51-2-NA portant l'insigne de l'escadrille. On note son palmarès déjà impressionnant de missions de guerre. (NARA)

Au cours de la matinée du 18, le 111th TRS, première unité de l'*Air National Guard* du Texas, effectue 30 sorties. Le *Captain* Dave C. Hearrell Jr. et le *2nd Lieutenant* Forrest L. White s'envolent de Borgo vers 09h05. Au même moment, six Bf 109 G du II./JG 77 prennent en charge à la verticale d'Avignon un Fw 190 de la 2./ NAGr. 13 dont la mission consiste à aller reconnaître le front d'invasion.

Quarante-cinq minutes plus tard, les F-6A du 111th TRS, lancés à 600 km/h, débouchent au ras des arbres dans le circuit de l'aérodrome d'Avignon–Château-Blanc. Avant que la *Flak* ne réagisse, les deux pilotes parviennent à endommager un Ju 52 et le Fw 190 de reconnaissance qui rentre de mission. Désemparé, l'avion allemand s'écrase sur la piste. Poursuivant sur sa lancée, Hearrell, qui vient de moucher le Focke-Wulf, obtient également l'homologation d'un second Ju 52 abattu au nord du terrain. Les deux Mustang, à peine ralentis par leurs succès, poursuivent leur reconnaissance sur la vallée du Rhône avant de rentrer en Corse. Ils regagnent Borgo avec leurs réservoirs presque à sec. Hearrell se pose très durement et le F-6A finit sa course sur le dos après un magnifique cheval de bois. La TG 4 admet la perte d'un SM.82 entre Orange et Avignon.

18 août : massacre à la 12,7

Le *2nd Lieutenant* Joe Angelone, 66th FS, 57th FG, témoigne :

« J'ai effectué mes premières missions de combat lors du débarquement entrepris dans le Sud-Est de la France. À cette époque, la Corse était quotidiennement survolée par des centaines d'avions. Un jour, j'ai assisté à la collision en vol entre deux B-24. Je me souviendrai toujours de ces deux carcasses désemparées tombant vers le sol comme en chute libre. Il n'y eut aucun parachute. Je n'étais pas sur le tableau de service, j'ai donc assisté en spectateur depuis notre terrain à ce triste spectacle. Dès le lendemain, j'ai décollé en direction de la tête de pont.

« Notre premier souci était d'échapper aux tirs de notre propre marine qui « flinguait » systématiquement tout appareil survolant la flotte d'invasion. Des corridors d'entrée et de sortie avaient bien été prévus lors de réunion interarmes mais, tout au long de l'engagement, les marins ont semblé n'en tenir jamais aucun compte...

« Sur terre, il nous fallait affronter la *Flak* boche et de nouveau celle des gars de la marine au retour. Tom Callan, un de nos pilotes a même été abattu par le navire auprès duquel il essayait d'amerrir après que son P-47 a d'abord été endommagé par les obus allemands. Sans doute un peu penauds, les matelots l'on quand même tiré de la baille avant qu'il n'ait eu à mouiller le bout de ses chaussures.

« Lou Pernicka, qui avait rejoint le *Squadron* quelques semaines avant moi, fut également victime de la DCA ennemie. Ayant par avance écarté l'option suicidaire consistant à survoler la flotte à basse altitude avec un

▶ Joe Angelone devant son taxi à Grosseto en 1944. (NARA)

Republic P-47D-26-RA (42-28307)
2nd Lieutenant Joe Angelone
66th *Fighter Squadron*, 57th *Fighter Group*
Alto (Corse), septembre 1944.

appareil endommagé, il choisit celle, plus raisonnable, d'un atterrissage en catastrophe sur l'un des terrains de secours aménagés le long de la côte varoise. Il parvint à garder le contrôle et, évitant de peu la collision avec un bulldozer, posa son chasseur et surtout sauva sa peau. Quelques jours plus tard, Tom et Lou devaient nous rejoindre à Alto et poursuivre avec nous le combat.

« Lors de ma toute première mission, volant comme de juste en position d'ailier, j'ai repéré quatre Fw 190. Nous quittions à peine la frange littorale en direction de l'arrière-pays, quand, au détour d'un nuage, nous les avons croisés, volant plus bas dans la direction opposée. Je me souviens parfaitement des immenses croix noires peintes sur leurs ailes. J'ai attendu qu'un autre, plus ancien, prenne l'initiative de l'attaque. Rien n'est venu. Ils sont passés et, ayant trop tardé pour avertir le reste de la formation, j'ai préféré me taire.

« Je me rappelle aussi parfaitement la reconnaissance armée à laquelle j'ai participé le 18 août. C'était ma sixième mission de guerre, ma radio était en rideau, mais j'ai décidé de poursuivre quand même la mission. Nous avons surpris une colonne ennemie en retraite. Elle était composée en grande partie de véhicules hippomobiles. Nous l'avons attaquée. Nous sommes descendus à très basse altitude pour avoir un maximum d'efficacité. J'ai vu ce jour-là des hommes et chevaux hachés par les salves de calibre 12,7. C'était un massacre. Jamais plus je n'ai vu commettre quelque chose de pareil. » ■

▼ L'autre côté de l'appareil de Joe Angelone à une date ultérieure montrant un second nom de baptême sous la verrière. (NARA)

CHAPITRE VI

LES OPÉRATIONS AÉRONAVALES

La participation de l'aviation embarquée de l'US Navy en Normandie s'est limitée à l'envoi d'un contingent symbolique de pilotes chargés de missions de réglage d'artillerie. Par contre, deux mois plus tard, la Marine des États-Unis a participé très activement aux missions menées par les forces aériennes alliées dans le Midi. Pour la première et la dernière fois sur le théâtre d'opérations européen, la flotte de l'Atlantique a détaché au large de la Provence deux porte-avions d'escorte qui ont permis le déploiement de flottilles équipées de Grumman F6F Hellcat.

Voici donc le récit de cet engagement au travers de l'histoire de la VF-74.

LE GROUPE AÉRONAVAL

Le groupe aéronaval, baptisé *Task Force* 88, est commandé par un officier de la Royal Navy, le *Rear Admiral* T. H. Toubridge. Celui-ci a fait porter sa marque sur le croiseur antiaérien HMS *Royalist*.

La *Task Force* est divisée en deux *Task Groups*. Le premier (TG 88.1), sous les ordres directs de Toubridge, est constitué de cinq porte-avions d'escorte britanniques (en fait des bâtiments de construction américaine de la classe *Bogue*) : HMS *Attacker, Emperor, Khedive, Pursuer* et *Searcher*. Leur escorte comporte deux croiseurs et sept destroyers. Le second (TG 88.2) est placé sous le commandement du *Rear Admiral* Dugin de l'US Navy dont le pavillon flotte sur le porte-avions USS *Tulagi*. Son escadre aligne quatre porte-avions d'escorte, deux américains (USS *Tulagi* et *Kasaan Bay*) et deux britanniques (HMS *Hunter* et *Stalker*). Deux croiseurs et six destroyers assurent la protection des « toits plats ».

La Fleet Air Arm met en œuvre quatre *Squadrons* équipés de Seafire (N° 807, 809, 879 et 899th *Squadrons*), deux dotés de *Wildcat* ((881 et 882) et un dernier nouvellement transformé sur *Hellcat* (800). Chaque porte-avions américain embarque un *Squadron* de Hellcat (VOF-1 et VF-74). La dotation des *Squadrons* a fait l'objet d'un accord de standardisation entre les deux Marines et s'élève pour chacun d'entre eux à 24 appareils. Six F6F-3N de chasse de nuit sont basés en Corse, mais restent aptes à opérer en mer si les circonstances l'exigent. Une demi-douzaine de TBM Avenger de lutte ASM peuvent également être amenés à se joindre à la flotte en cas de menace sous-marine.

Les missions dévolues aux avions embarqués sont multiples. Elles consistent à assurer la couverture aérienne des plages, à effectuer des tâches d'observation, à assurer le réglage de l'artillerie de marine, à fournir l'appui aux troupes au sol et à pourvoir à la protection de la flotte.

Si la VOF-1 affectée à l'USS *Tulagi* (CVE-72) est plus spécialement chargée des missions d'observation et de réglage d'artillerie, elle demeure toutefois apte à accomplir toutes les tâches normalement dévolues à un escadron de combat. Les pilotes de la VF-74 embarqués sur le USS *Kasaan Bay* n'ont pas été véritablement entraînés pour l'observation ou la reconnaissance tactique. Ils sont pourtant en mesure d'intervenir dans ce type de mission, mais aussi d'assurer la défense aérienne ou l'appui aérien rapproché, domaines dans lesquels ils ont été plus spécialement formés.

Les deux porte-avions américains sont issus de la classe *Casablanca*. Capables d'atteindre 19 nautiques, ils sont plus rapides que les bâtiments britanniques avec lesquels ils sont amenés à opérer. Cette différence, aussi minime soit-elle, posera certains problèmes tactiques pour une utilisation coordonnée.

Le CVE-69 *Kasaan Bay* a été lancé aux chantiers Kaiser Co de Vancouver, le 24 octobre 1943, et admis au service actif deux mois plus tard. Son commandement est assumé par le *Captain* B.E Grow. Il s'agit d'un bâtiment de 170 mètres de long, jaugeant 7 800 tonnes et armé de 8 canons de 40 mm à tir rapide et de 12 autres de 20 mm. L'équipage comprend 860 hommes.

Il a pris la mer pour sa première mission, l'escorte d'un convoi à destination de Pearl Harbour, le 8 janvier 1944. Après une mission dans l'Atlantique au printemps en compagnie du *Tulagi* et d'un autre CVE, le *Kasaan Bay* a regagné le port de New York le 29 mai 1944. Un mois plus tard, les hommes de la VF-74 montent à bord pour la première fois.

LE *FIGHTING SQUADRON* 74

La VF-74 est officiellement activée le 25 mars 1944 sur la base aéronavale de Norfolk en Virginie. Quarante-deux officiers et hommes sont affectés à la nouvelle formation qui est intégrée à la flotte de l'Atlantique. Il revient au *Lieutenant* Charles A. Stapler d'assumer le commandement de l'unité.

▲ Entraînement des pilotes de la VF-74 sur des F6F-3. (US Navy, courtoisie M. Furline)

Stapler a passé les mois précédents à mener à bien l'entraînement au combat du *Composite Squadron* 89. À son grand dépit, il se voit alors confier la « bleusaille » de la VF-74, alors même que son ancien *Squadron* est enfin prêt à entrer en action.

Sous sa direction, un intense programme d'entraînement est mis en chantier. Cependant, il est blessé grièvement dans un accident d'avion survenu le 2 avril. Neuf jours plus tard, une brève cérémonie dans un hangar de la base de Norfolk marque la prise de commandement de son remplaçant, le *Lieutenant Commander* Harry Brinkley Bass.

Originaire du Texas, Bass est un chef très expérimenté en dépit de son air juvénile. Il s'est déjà battu dans le Pacifique aux pires moments de l'année 1942, avant d'être transféré dans l'Atlantique où il a pu se mesurer aux Allemands. D'abord facile, sympathique mais travailleur acharné, il possède une énergie inépuisable qu'il emploie à assurer la formation du *Squadron* dans les délais impartis.

La dotation complète de vingt-quatre F6F-3 et deux TBM est bientôt atteinte et les pilotes commencent leur qualification d'appontage sur le USS *Charger*. Le 16 avril, la VF-74 gagne la NAS (*Naval Air Station*) d'Atlantic City pour suivre une nouvelle phase de sa préparation. À la fin du mois de mai, le *Squadron* est déclaré opérationnel. L'entraînement est terminé.

La VF-74 quitte Atlantic City pour Quonset Point au début du mois de juin. Le 16 juin, elle perçoit des F6F-5 flambant neufs arborant une magnifique livrée bleu profond les faisant ressembler à des chasseurs de nuit, au lieu du camouflage gris et bleu dégradés en usage au sein de la flotte de l'Atlantique.

Le service à la mer de la VF-74 commence le 29 juin 1944. Dès le lendemain, la *Task Force* 27.7 du *Rear Admiral* Dugin appareille de Quonset Point. Le USS *Kasaan Bay*, qui embarque la VF-74, et son *sister ship*, le Tulagi, chargé des Hellcat de la VOF-1, arrivent avec leur escorte de destroyers en rade d'Oran, le 10 juillet.

Pendant le restant du mois, les avions de l'US Navy effectuent de fastidieuses missions de lutte anti-sous-marine en Méditerranée. Le 12 août, les deux CVE quittent le port de la Valette où ils faisaient relâche. Trois jours plus tard, l'escadre arrive en vue des côtes de France. Les pilotes de la VF-74 ont mis ce temps à profit pour étudier les photos d'objectifs, les cartes de la côte ainsi que des modèles réduits des principaux points de résistance répertoriés le long du littoral. De longues heures ont été consacrées aux différents briefings.

Au matin du 15 août, les hommes du *Lieutenant Commander* Bass sont fin prêts à entrer en action.

EN FRANCE

15 AOÛT

La tâche prioritaire dévolue aux aviateurs navals au cours de cette première phase de l'engagement consiste à assurer l'appui rapproché des troupes par l'attaque systématique des défenses côtières et des points de résistance ennemis sur les plages.

C'est donc pour une mission de cette nature qu'est lancée à 06h02 la première division du *Kasaan Bay*, emmenée par Harry Bass. Elle attaque à la bombe une position d'artillerie localisée dans le secteur de Saint-Tropez. Les appareils engagés dans cette première frappe appontent à 07h26. À cette heure, deux autres divisions ont déjà pris l'air avec des objectifs similaires situés à proximité de Porquerolles. Les hommes du *Lieutenant* Basore sont les premiers de retour à bord, imités une demi-heure plus tard par ceux du *Lieutenant* Schroff. Le dernier appareil de cette première vague regagne le bord à 08h41.

En fin de matinée, un dispositif comprenant quatre appareils de la VF-74 et quatre autres de la VOF-1 effectue une mission de pénétration à plus de cent cinquante kilomètres des plages. Les Hellcat attaquent à la bombe Mk 65 de 457 kg et à la roquette les ponts de Volx. Les pilotes de retour à la mi-journée rapportent avoir atteint l'objectif. Pendant que Volx, au nord-est de Manosque, subit l'attaque de la division du *Lieutenant* Basore, huit Hellcat aux ordres des *Lieutenants* Rondtree et Steward s'attaquent au sud de cette cité aux infrastructures routières et ferroviaires de Pont-de-Mirabeau, sur le cours inférieur de la Durance. Le pont et un tunnel sont endommagés par les bombes et les roquettes. Seulement sept « Cats » ont effectivement participé à l'attaque. L'un des avions a été obligé de rentrer à cause d'un problème hydraulique. Ce sera pour la VF-74 le seul incident de la matinée.

Quand cette mission se présente à l'appontage vers 14h30, une autre division de la VF-74, catapultée une heure plus tôt, se trouve au contact de l'ennemi. La formation mixte de huit appareils, comprenant également des éléments de la VOF-1, a reçu pour consigne de reconnaître la RN 7 à l'est d'Aix-en-Provence et d'y interdire tout trafic. Un pont sur l'Arc près de Palette est d'abord attaqué à la roquette, tandis qu'un convoi de camions est mitraillé un peu plus loin. Quand les *Lieutenants* Johnson, Frank, Castanedo et Paulson regagnent le bord vers 15h55, ils croisent deux nouvelles divisions qui se dirigent vers le continent avec des instructions semblables à celles que

la formation rentrante avait reçues. Cependant, outre la RN 7, la voie de chemin de fer contiguë est également prise pour cible à la bombe et à la roquette. Plusieurs véhicules sont mitraillés et une locomotive détruite près de Pourcieux, à quelques kilomètres à l'ouest de Saint-Maximin. Les hommes de Bass regagnent leur porte-avions vers 17h45, juste à temps pour voir s'envoler la dernière mission de cette journée, menée conjointement avec la VOF-1. La cible demeure cette fameuse RN 7, véritable passage obligé des renforts allemands envoyés vers la zone d'assaut située dans l'est varois. Dès l'entrée sur leur zone de patrouille fixée sur l'axe Saint-Maximin–Brignoles, les Hellcat s'acharnent sur la petite gare de Trets, dont les installations sont traitées à la mitrailleuse lourde. Avant de rentrer, les Hellcat s'en prennent à un nouveau convoi de camions près de Tourves et concluent leur mission en détruisant une locomotive à Brignoles.

En cette première journée d'opérations, l'action des avions de l'US Navy le long de la Nationale 7 a été déterminante. Elle a contribué dans une large mesure à interrompre quasiment le trafic routier sur certaines portions de cette voie de communication vitale et à le perturber de manière sensible dans d'autres secteurs. Cette action s'est étendue en définitive d'ouest en est sur près de cent kilomètres. Dans un même temps, les mouvements sur la voie ferrée voisine se sont trouvés pareillement bloqués. La Wehrmacht sera donc dans l'impossibilité d'acheminer rapidement des renforts vers les têtes de pont. Trois jours plus tard, de nouvelles attaques seront conduites par les Hellcat dans le secteur du Luc, de Brignoles et de Saint-Maximin contre les troupes allemandes en déroute.

À la fin du mois d'août, le *Major General* Gordon P. Saville, commandant le XIIth TAC, adresse ses félicitations au groupe aéronaval après avoir personnellement compté, le long de la RN 7, entre Vidauban et Pourcieux, deux cent deux carcasses de véhicules allemands divers. Cette région tranquille du centre Var n'a pas connu de bataille d'une telle ampleur depuis l'antiquité, quand le consul Caius Marius avait écrasé les Teutons dans cette même plaine...

En début de soirée, la VF-74 fournit encore trois missions d'appui aérien rapproché dans le secteur de Cannes. Le dernier appareil rentrant accrochera le câble à 20h26.

◀ Entraînement à l'appontage un peu chaotique sur le CVE-69, USS *Kasaan Bay*. (US Navy, courtoisie M. Furline)

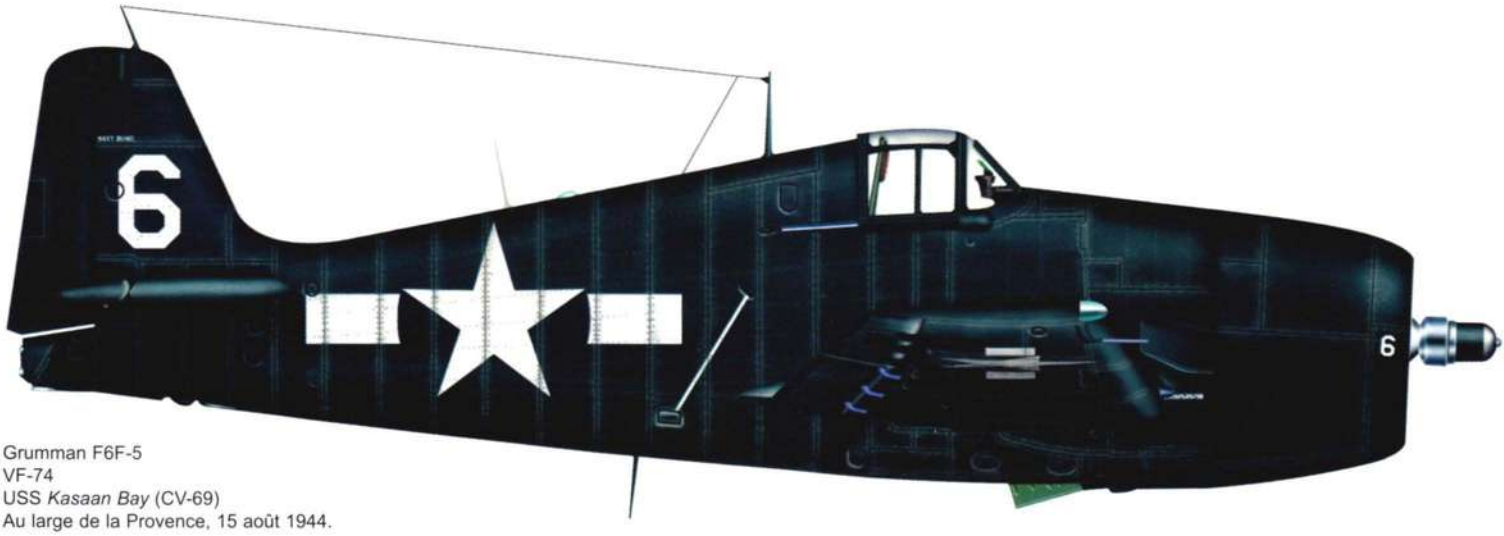
◀ Décollage d'un TBM depuis le CVE-69, USS *Kasaan Bay*en février 1944. Les Avenger ne seront pas embarqués pour l'opération *Dragoon*. (US Navy, courtoisie M. Furline)

DU SANG, DE LA SUEUR...

Si le bilan des premières heures de l'engagement est positif, puisque aucune perte n'est venue l'alourdir, la chance ne durera guère. Les jours à venir réserveront, en effet, aux hommes du *Commander* Bass leur part de sang, de sueur et de larmes. La victoire qui les attend au bout du chemin sera chèrement acquise

16 AOÛT

Sept missions d'interdiction à courte distance sont lancées dans la journée. Dans la matinée, quatre F6F patrouillent sur l'axe Marseille–Toulon en attaquant le trafic routier et ferroviaire. Une locomotive est revendiquée comme détruite à la Bouilladise, près d'Aubagne. En tout, 6 400 balles de calibre .50 et 4 bombes de 227 kg sont utilisées lors de cette sortie.



Grumman F6F-5
VF-74
USS *Kasaan Bay* (CV-69)
Au large de la Provence, 15 août 1944.

▲ et ◥ 15 août 1944 : décollage des F6F-5 de la VF-74 depuis l'USS *Kasaan Bay*. L'appareil ci-dessus est armé de six roquettes, tandis que celui qui figure sur la page opposée porte trois bombes légères sous chaque aile et deux bombes de plus fort tonnage sous le ventre. (US Navy, courtoisie M. Furline)

En début d'après-midi, une seconde division patrouille au nord de la cité phocéenne, le long de la route principale en direction d'Aix-en-Provence. Elle mitraille un train et parvient encore à incendier deux camions à proximité d'Aix.

De retour à bord, les hommes du *Kasaan Bay* repartent pour s'en prendre à des cibles ferroviaires dans le secteur de Hyères. La mission prend fin à 15h28. Un des appareils engagés a été atteint par les tirs de la *Flak*.

Cependant, à 14h26, une nouvelle patrouille décolle pour reconnaître le centre Var depuis Brignoles jusqu'à la côte. Les Hellcat mitraillent plusieurs convois circulant sur le réseau ferré à l'ouest de la sous-préfecture du Var. Une position d'artillerie (peut-être un convoi) est traitée à la roquette près de Méounes. Une nouvelle fois, un appareil est touché par des tirs antiaériens.

Dans le même temps, une autre division survole l'est des Bouches-du-Rhône. Un tunnel de chemin de fer est tout d'abord attaqué à la bombe près de Pourcieux. Des camions sont ensuite mitraillés le long de la RN 7. Les « Cats » finissent leurs munitions sur un train de marchandises à Gardanne. Cet important centre industriel, fortement protégé par la *Flak,* n'a jamais été attaqué jusqu'alors. Les Grumman vont être chaudement reçus. L'un d'eux, sérieusement atteint par les tirs venus du sol, ne peut regagner le bord qu'avec de grandes difficultés.

Alors même que Gardanne est attaqué, quatre nouveaux Hellcat sont catapultés pour survoler à basse altitude l'est des Bouches-du-Rhône et l'extrême ouest du Var mais selon un axe sud–nord. Leur mission consiste à interdire le trafic ferroviaire et détruire les convois et les infrastructures. Les voies sont donc bombardées, tandis qu'un peu plus tard, près de Roquevaire, un train et un tunnel subissent l'assaut des appareils de la VF-74. Une fois de plus, la *Flak* se manifeste et parvient à toucher sérieusement l'un des chasseurs, qui regagne malgré tout le porte-avions.

Lancés vers 16h00, quatre F6F patrouillent sur la nationale 7 entre Aix et Tourves (selon un protocole désormais bien rodé). Une moto croisée près de Rousset est d'abord détruite, avant que la route et le chemin de fer ne soient bombardés sur le territoire de la commune de Fuveau. Encore une fois, des camions sont incendiés à Palette et à Tourves. Les pilotes appontent vers 18h00. La dernière mission de la journée se voit assigner pour cible principale un tunnel près de Pont-de-Mirabeau. Déjà attaqué, mais visiblement manqué la veille, l'objectif est considéré comme endommagé. Un autre ouvrage de même nature est également attaqué près de La Verdière (en fait entre Esparron et Varages). Enfin, un convoi routier est de nouveau mis à mal sur la désormais fameuse RN 7.

Pour le *Fighting Squadron* 74, la journée se termine à 19h28 avec le dernier appontage.

Vingt-six sorties ont été effectuées avec des résultats considérés comme excellents. Toutefois, quatre avions ont été provisoirement mis hors de combat. C'est un premier avertissement. Les canonniers allemands demeurent dangereux.

17 AOÛT

Un raid rassemblant huit appareils de la VF-74 et huit autres de la VOF-1 est lancé en milieu de matinée. Cette imposante formation, lourdement chargée de bombes et de roquettes, s'en prend aux défenses de l'île de Port-Cros, dont les batteries bloquent l'entrée du port de Toulon. La mission est considérée comme une complète réussite, car entraînant quelques heures plus tard la reddition de la garnison allemande. Regagnant le bord, Ed Castanedo aperçoit quatre chasseurs de la Luftwaffe. Cependant les deux parties vont éviter l'engagement. Castanedo apprendra plus tard qu'il a été le seul du côté américain à voir les 109 !

Renvoyée en début d'après-midi sur la Nationale 7 pour une patrouille entre Aix et Saint-Maximin, une division parvient à incendier quelques véhicules et à attaquer la voie ferrée. La mission est exécutée au milieu d'un véritable déchaînement de *Flak* légère. Pour la première fois, les Allemands parviennent à toucher trois appareils (sur les quatre engagés) au cours de la même action. Tous arrivent à rentrer, mais cette montée en puissance des défenses ennemies fait peser de lourdes inquiétudes sur les opérations à venir.

Les vols sont ensuite interrompus une bonne partie de l'après-midi à cause d'un important front orageux. Quand

finalement la météo redevient plus clémente, deux divisions chargées de patrouiller sur la RN 7 à l'ouest d'Aix sont catapultées. Arrivés sur la zone, les Américains repèrent bientôt au nord de Saint-Cannat un important parc de camions plus au moins camouflés près de la route. Les pilotes ne prennent pas immédiatement l'initiative de l'attaque. Ces atermoiements laissent tout le temps aux Allemands pour se préparer à les recevoir. Et quand les Hellcat, enfin, se lancent en piqué, la *Flak* entre en action. Le *Lieutenant* John Disma Franck réussit à redresser son appareil, mais ne fait à l'issue de cette ressource aucune manœuvre évasive. Immédiatement atteint, son avion percute le sol.

Quelques minutes plus tard le *Lieutenant* R.J Johnson est descendu, alors qu'il mitraille une colonne de camions près de Rognes. Ses camarades se ruent à l'attaque des emplacements de DCA qu'ils réduisent au silence. Franck et Johnson sont portés disparus présumés morts. Les quelques camions détruits sont peu de chose en comparaison des pertes humaines et matérielles subies par la flottille.

18 AOÛT

Ce jour-là, l'aviation embarquée effectue des reconnaissances le long de la Durance et des missions d'interdiction au-dessus des Basses-Alpes. Dans la matinée, une formation du VF-74 attaque le pont de La Brillane. Ce dernier, solidement construit, ne sera qu'endommagé par les bombes américaines. En revanche, des véhicules sont incendiés à l'est de Manosque par les Hellcat regagnant le *Kasaan Bay*. Quand les sept appareils apponent à 12h50, deux autres divisions accompagnées de deux chasseurs supplémentaires appartenant à la VOF-1 ont pris le relais et survolent la rive gauche de la Durance. Ils vont ainsi détruire à proximité de Sainte-Tulle un convoi constitué de 22 véhicules. Quelques minutes plus tard, un train est mitraillé dans ce même secteur qui a vu quelques heures plus tôt la chute d'un P-47 du 57th FG, entraînant la mort de son pilote, le *Lieutenant* Bateman.

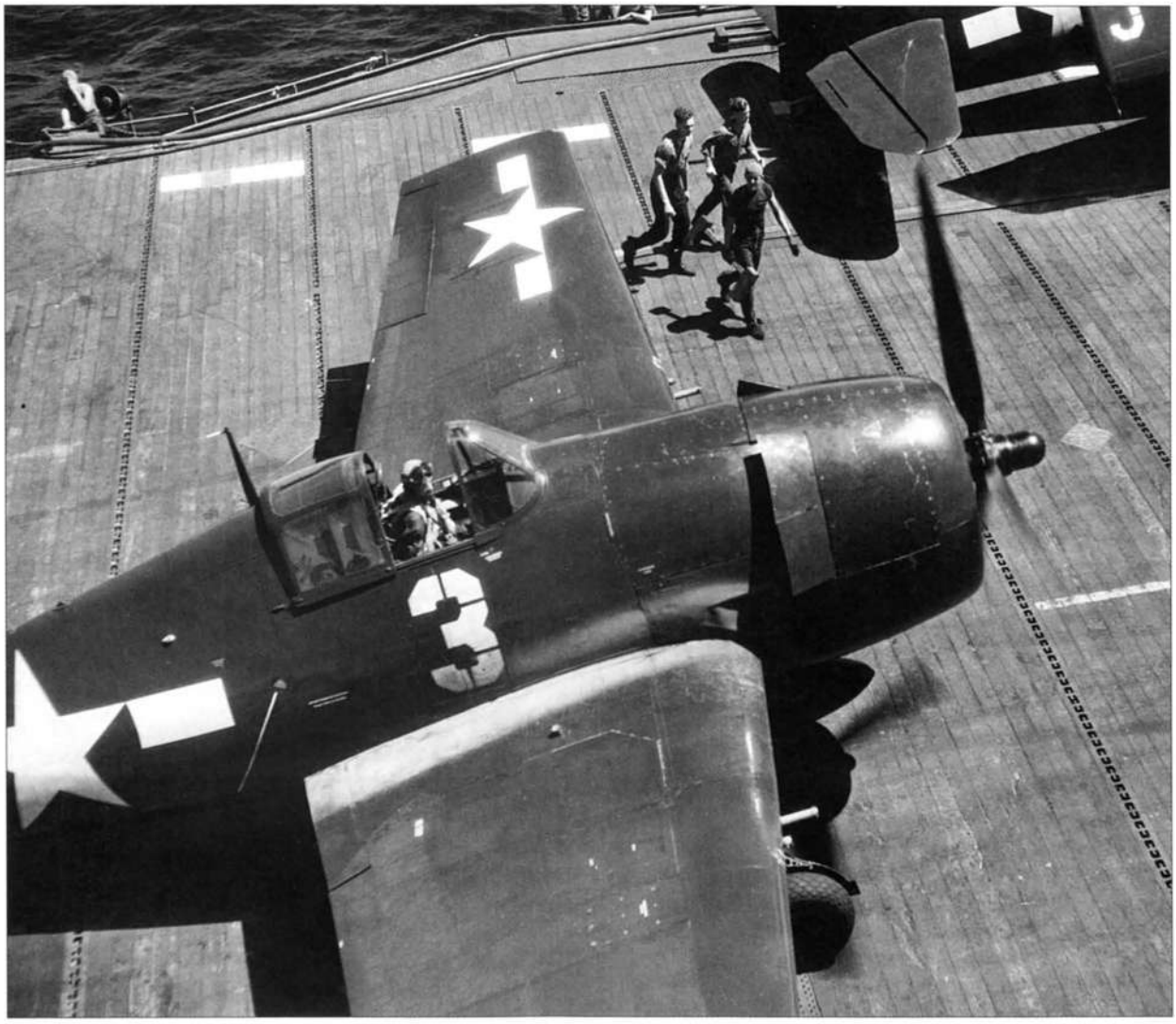
En début d'après-midi, quatre Hellcat se présentent de nouveau au-dessus de La Brillane sans avoir beaucoup plus de réussite que leurs collègues du matin. Bien qu'encore une fois atteint, le pont ne s'effondre toujours pas. Les chasseurs-bombardiers vont alors se venger sur un petite colonne motorisée repérée à proximité d'Oraison et se débarrassent de leurs dernières bombes en attaquant un tunnel à Saint-Paul-lez-Durance. Avant de rentrer, la division effectue un petit crochet pour survoler le site du crash de John Franck. Les pilotes ne distinguent rien d'autre que de la fumée.

La dernière mission de la journée regagne le *Kasaan Bay* à 19h16, après avoir bombardé la voie de chemin de fer près de Fuveau et détruit quatre nouveaux camions à Rousset. La *Flak* réagit violemment à ces attaques. Un F6F est assez sérieusement endommagé.

19 AOÛT

Dans la journée, quatre reconnaissances armées à longue distance sont lancées. Tôt dans la matinée, deux divisions remontent la vallée du Rhône. Elles attaquent le trafic routier à Vivier et près de Saint- Rambert-d'Albon. Deux trains sont également stoppés : le premier à Montélimar, le second à Livron. Un Junkers Ju 88 du I./KG 26 est repéré évoluant à basse altitude dans la région de Valence vers 08h05. La division emmenée par le *Lieutenant Commander* Bass abat le bimoteur, tuant les quatre membres de son équipage. L'homologation va être attribuée conjointement aux quatre pilotes ayant participé à l'action : Bass, *Lieutenant* Leo Horacek Jr., *Lieutenant (jg)* Edwin W. Castanedo et *Ensign* Paul Pavlovich.

Une nouvelle reconnaissance envoyée en fin de matinée dans le même secteur parvient à mitrailler un convoi. À 16h50, deux nouvelles divisions sont catapultées pour une reconnaissance sur le Massif Central. Rendus sur la zone, les Américains croisent, dans la région d'Issoire, la route d'un bombardier ennemi qu'ils identifient bientôt comme étant un Dornier 217. Les marins passent à l'attaque par sections. Toutefois, le pilote allemand, le *Feldwebel* Krag, se révèle habile et son équipage courageux. Pendant que Krag se lance dans toute une série de manœuvres évasives, les mitrailleurs du Dornier ripostent aux rafales des Hellcat. Les deux premières sections tirant de trop loin échouent complètement dans leur attaque du gros bimoteur.



▶ Sur le pont de l'USS *Tulagi*, un F6F-5 de la VOF-1 (US Navy, courtoisie M. Furline)

Castanedo et l'*Ensign* Charles W. S. Hulland sont en position de n° 5 et 6. Ils ne commettent pas l'erreur de leurs prédécesseurs : ils attendent d'être à bonne distance pour ouvrir le feu. Leur première rafale fait voler en éclats le nez bulbeux du bombardier, tuant ou blessant l'équipage. Le Do 217, un appareil de l'Epr.Kdo de la KG 100, part alors en vrille pour s'écraser au fond d'une vallée. La mission se poursuit sans temps mort et deux trains sont encore attaqués, l'un à Clermont-Ferrand et l'autre à Saint-Germain, tandis que quelques camions sont également détruits à proximité d'Ambert.

Ce soir-là, Ed Castanedo utilise pour la deuxième fois de la journée de l'encre noire pour annoter son carnet de vol ! Des impacts sont néanmoins relevés sur son appareil, ainsi que sur celui de Hulland : l'équipage du Dornier s'est battu jusqu'au bout !

20 AOÛT

Si le 19 août 1944 a été un jour faste pour l'unité embarquée, le jour suivant sera, à l'inverse, le pire de cette campagne.

Dans la matinée du 20 août, huit appareils sont envoyés reconnaître la région de Saint-Étienne. Ils revendiquent six locomotives détruites aux abords de la ville, un train à Balbigny et plusieurs camions à La Chapelle-de-Guinchay. Les Hellcat appontent à 10h00 après un vol de 3 heures et demie, le plus long réalisé à ce jour par l'unité.

Cependant, deux autres divisions ont été lancées dès 09h34 avec mission d'attaquer le trafic ferroviaire transitant entre Toulouse et la vallée du Rhône. En effet, les Allemands acheminent par train vers le Sud-Est la 11. *Panzerdivision*, jusque là stationnée dans la région de Montauban.

La veille, l'USAAF a perdu quatre Lightning du 1st FG et trois autres du 14th FG dans des missions similaires. Un premier train chargé de véhicules blindés est attaqué par la VF-74, prés de Montpellier. Poussant vers l'ouest, elle fait subir le même sort à deux autres convois chargés de camions. Cependant, l'avion du *Lieutenant* Arbrukle, touché par la DCA lors de l'une de ces attaques, s'écrase près de Ballaruc. Un peu plus tard, dans la région de Perpignan, le F6F de l'*Ensign* Hulland est également touché. Toutefois, le pilote parvient à se rapprocher de la frontière avant de se parachuter. Il atterrit sain et sauf et réussira à échapper aux recherches de l'occupant en se cachant du côté espagnol.

Les appareils des *Lieutenants* Kendricks et Hogan sont sévèrement endommagés lors d'un dernier mitraillage entrepris à Villefranche-du-Lauragais. Les pilotes pourront malgré tout regagner le porte-avions après plus de trois heures d'un vol effectué au milieu d'un véritable mur de *Flak*.

La journée est encore loin d'être terminée. Vers 13h00, Bass décolle à la tête de sept Hellcat pour mener une reconnaissance armée au-dessus de la vallée du Rhône. La mission débute sous de bons auspices, puisqu'une douzaine de locomotives et une colonne de camions sont mitraillées à Alès. Une autre motrice à vapeur est prise un peu plus tard pour cible en gare d'Aubenas. Les Américains bombardent ensuite avec succès un pont routier au Puy. C'est donc une mission parfaitement réussie jusqu'à ce que la formation vienne survoler un minuscule village appelé Saint- Bonnet-le-Froid. Ce lieu marquera définitivement l'histoire de la flottille.

Le *Lieutenant* Leo Horacek Jr. est revenu bien des années plus tard sur ces événements :

« Les deux divisions venaient tout juste de se séparer. Je suivais Harry (*Lieutenant Commander* Bass), quand,

tout à coup, je l'ai vu s'engager en piqué. Nous survolions alors un petit village et je me souviens avoir aperçu un side-car quittant la localité. Je pense que Harry l'a vu aussi et a voulu l'identifier. Quelqu'un a-t-il ouvert le feu ? Je ne pourrais le dire, mais ce que je sais, c'est que Harry n'a jamais pu redresser et que son avion a percuté le sol et a explosé. J'ai fait plusieurs passages, mais je n'ai pu noter aucun signe de vie dans la zone du *crash*. Harry a dû être tué sur le coup, il n'avait aucune chance. J'ai pris le commandement et nous avons quitté le secteur. Nous volions à très basse altitude et Clancy a accroché des câbles électriques près d'Annonay. Avec un avion endommagé, il n'était plus question pour nous d'essayer d'apponter. Nous nous sommes donc posés sur une piste de secours près de Saint-Raphaël [Roquebrune-sur-Argens – NdA].

« Harry Brinkley Bass était un excellent officier, respectueux de la personnalité de chacun. Je me souviens de lui comme d'un vrai leader. »

C'est un bel hommage en forme d'épitaphe rendu à un chef de vingt-quatre ans, mort un demi-siècle plus tôt.

Cependant, six Hellcats sont catapultés en fin d'après-midi après que les hommes du vol précédent ont été « débriefés ». Leur mission consiste à frapper Alès une nouvelle fois. Obligés d'évoluer au milieu d'averses orageuses, ils parviennent malgré tout à mitrailler un train dans le secteur de l'objectif. Sur le chemin du retour, ils finissent leurs munitions contre une colonne de camions localisée dans les environs de Saint-Gilles, à quelques kilomètres d'Arles. Au cours de cet engagement, un nouvel appareil est atteint par des tirs du sol.

En une seule journée d'opérations, un tiers du parc aérien de la flottille a été mis définitivement ou temporairement hors de combat. Le *Lieutenant* Harry H. Bassore, officier exécutif du *Squadron,* prend le commandement de l'unité par intérim.

Les missions du lendemain sont contrariées par une météo particulièrement exécrable, au point d'entraîner l'annulation de certaines attaques.

21 AOÛT

À l'aube du 21 août, deux divisions remontent un temps le cours du Rhône, puis, virant vers l'ouest, survolent l'Aude avant de gagner la région toulousaine et de revenir par Narbonne en suivant la voie de chemin de fer. Un pont est bombardé sans succès au moyen de petites bombes Mk 54. Plusieurs véhicules sont incendiés tout au long du périple entrepris par les F6F. L'un d'eux est encore atteint par des tirs d'armes légères. En début d'après-midi, une nouvelle reconnaissance diligentée au-dessus du Gard permet aux quatre chasseurs engagés de revendiquer plusieurs camions détruits à Uzès et Bagnols. Les pilotes vont par ailleurs signaler de fortes concentrations de véhicules ennemis remontant vers le nord. Une nouvelle mission visant ces mouvements de troupes est donc lancée sur le champ. Les avions du *Kasaan Bay* vont harceler les Allemands en déroute au nord-est d'Uzès en déchaînant sur leurs convois un feu meurtrier. Outre les bombes de 227 kg et les munitions de 12,7 mm, 24 roquettes sont tirées. Deux colonnes sont considérées comme anéanties mais, en contrepartie, un Hellcat est à nouveau atteint par la défense antiaérienne.

Alors qu'une partie de l'effectif est engagée aux confins du Gard, une sortie conjointe est réalisée avec les hommes de la VOF-1. Les chasseurs quittent les porte-avions du TG-88.2 vers 17h00. Moins d'une demi-heure plus tard, ils mitraillent des véhicules surpris dans la région de Senas. Le dispositif vire ensuite vers l'ouest pour aller bombarder la route nationale au nord de Nîmes, avant de s'en prendre à un train près de Gagean. Arrivés au-dessus du Rhône, les appareils de la VF-74 prennent de l'altitude pour assurer la couverture haute de leurs camarades de la VOF-1. Ces derniers peuvent donc se consacrer entièrement aux objectifs d'opportunité rencontrés. C'est ainsi qu'ils endommagent une barge et diront être parvenus à toucher un pont près d'Arles, après avoir stoppé un convoi ferroviaire à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Il faut attendre 20h28 pour voir la dernière force d'attaque, composée de six Hellcat de la VF-74 et de deux autres de la VOF-1, regagner leur porte-avions. Le *Lieutenant Commander* Bringle et les pilotes qui l'accompagnent revendiquent la destruction de plusieurs véhicules ennemis à Remoulin, Sauveterre et Ners.

Dans la soirée, le *Task Group* quitte les côtes françaises pour les eaux de la Sardaigne. Il gagne le port de Magdaleina pour être réapprovisionné, tandis que les avions bénéficient d'un entretien approfondi.

En six jours de combats intensifs, la VF-74 a perdu 5 pilotes. Les autres sont épuisés, aussi, cette période de repos loin de la zone des combats est-elle très appréciée.

▲ Préparation des F6F-5 de la VOF-1 sur le pont de l'USS *Tulagi* pour une mission sur le Sud de la France. (US Navy, courtoisie M. Furline)

DES LARMES À LA VICTOIRE

24 AOÛT

Le 24 août au matin, le groupe aéronaval est de retour au large de Marseille. Le *Kassan Bay*, dont la catapulte endommagée a été remise en état, est de nouveau prêt au combat.

Une première reconnaissance est lancée à l'aube. La division remonte la rive gauche du Rhône en mitraillant des véhicules ennemis surpris à Bagnols, Lussan, et Ardoise. Au retour, un train est bombardé près de Nîmes. Cependant, les quatre appareils ont été atteints plus ou moins sérieusement par des tirs d'armes légères. Même en pleine retraite, les Allemands continuent à se défendre avec acharnement.

Dans l'après-midi, quatre Hellcat sont catapultés. Ils se joignent à une formation de la VOF-1. Le dispositif remonte une nouvelle fois la vallée du Rhône en suivant le tracé de la Nationale 7. Les chasseurs de l'US Navy localisent au sud de Montélimar des centaines de véhicules de toute nature fuyant vers le nord, pare-chocs contre pare-chocs. Les F6F revendiquent plus de cent camions détruits sur la route, un train subissant aussi l'assaut des appareils embarqués. Au final, cette sortie est considérée comme une réussite majeure de l'aviation tactique alliée.

25 AOÛT

Le jour suivant, une division effectue encore une longue reconnaissance au-dessus du Languedoc, sur les contreforts des Cévennes et jusqu'en Périgord. C'est ainsi que les villes de Montpellier, Millau, Rodez, Figeac, Villefranche-de-Rouergue, Albi, Castres et Narbonne sont survolées. Les résultats de ce périple sont en réalité très limités. En effet, deux locomotives seulement sont attaquées, ainsi qu'un trafic routier très sporadique. Visiblement les Allemands ont déserté le secteur.

En fin de matinée, six Hellcat mitraillent un convoi routier surpris dans la vallée du Rhône et bombardent la gare d'Uzès. L'avion leader, touché lors de la première attaque, contraint son pilote à abandonner la mission et à regagner précipitamment le bord, tandis que le reste de la formation poursuit la mission.

Dans l'après-midi, deux divisions sont chargées d'aller détruire un pont routier prés du Pouzin. Malgré la visibilité médiocre, trois chasseurs réussissent malgré tout à larguer leurs bombes de 457 kg sur l'objectif sans l'atteindre. La formation se rabat alors, sans beaucoup plus de succès, sur des cibles secondaires localisées dans la région d'Orange. Deux autres ponts sont bombardés : le premier d'entre eux, un ouvrage destiné au chemin de fer bâti sur l'Ouvèze, est manqué et le second, sur la RN 7, n'est que légèrement endommagé.

26 AOÛT

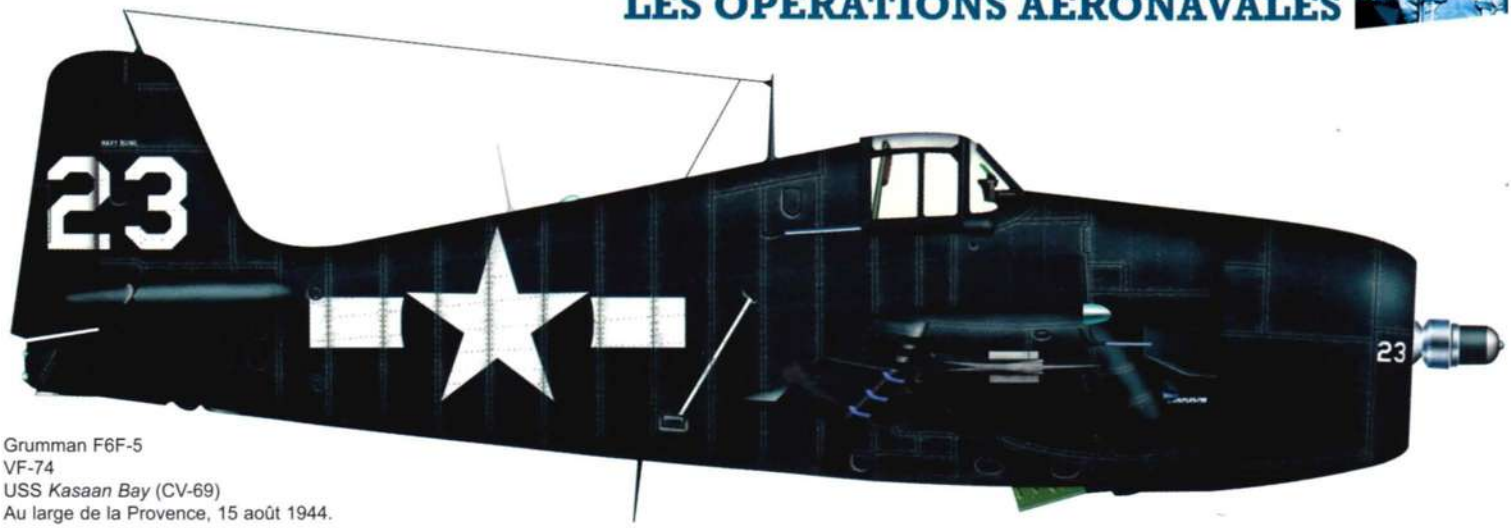
La météo ne cessant de se détériorer pendant la nuit, de violentes pluies orageuses entraînent l'annulation de certaines missions du jour.

Cependant, quatre reconnaissances armées sont entreprises au cours de la journée au-dessus de la vallée du Rhône et du Massif Central.

En dépit d'une visibilité réduite, une formation regroupant seize appareils prend son envol tôt dans la matinée. Les conditions atmosphériques ne s'améliorent pas au-dessus du continent. Malgré un plafond très bas, la mission se poursuit et c'est ainsi que quelques camions roulant au sud de Saint-Étienne subissent un sort funeste. Le même est réservé un peu plus tard à un train circulant au sud du Puy.

Au *debriefing*, les pilotes signalent avoir observé sur le terrain de Saint-Rambert-d'Albon des avions ressemblant vaguement à des P-47 mais plus encore à des SNJ. Gênés par la brume et doutant de la nationalité réelle de ces machines, les pilotes se sont abstenus de passer à l'attaque. Ces appareils étaient sans doute

▶ Huit pilotes de la VF-74. De gauche à droite : debout, *Lieutenants (jg)* J. H. Stewart et M. L. Dewees, *Ensign* G. E. Coe et *Lieutenant* R. J. Devito; accroupis, *Lieutenant* F. M. Roundtree, *Lieutenants (jg)* F. M. McLinn et R. J. Finney et *Ensign* N. R. Fox. (US Navy, courtoisie M. Furline)



Grumman F6F-5
VF-74
USS *Kasaan Bay* (CV-69)
Au large de la Provence, 15 août 1944.

d'anciens avions de l'armée de l'Air saisis par les Allemands et disposés bien en évidence pour servir de leurres. Il n'est pas impossible qu'il y ait eu parmi eux quelques NAA 57, dont la série a précédé chez North American celle des T-6, rebaptisés SNJ dans l'US Navy.

En milieu d'après-midi, une nouvelle sortie conjointe est opérée avec les hommes de la VOF-1. La VF-74 aligne pour l'occasion huit appareils tandis que l'autre *Squadron* fournit dix des siens. Cet important dispositif anéantit dans la région de Baix une colonne de camions, après avoir bombardé un pont avec succès et ainsi bloqué la route. Pendant que les véhicules subissent le mitraillage d'une partie des chasseurs-bombardiers, les autres nettoient les positions de *Flak*. Trois appareils de la VF-74 sont atteints par des tirs venus du sol. Tous pourront rentrer.

Au cours de la dernière mission de la journée effectuée à l'est du Rhône, un pont est bombardé et des camions incendiés à Saint-Just et Saint-Gervais.

28 AOÛT

La météo catastrophique empêche tout décollage au cours de la journée du 27.

Le lendemain, un temps plus clément permet de reprendre les vols. Dès l'aube, des reconnaissances lancées au-dessus de la vallée du Rhône attaquent le trafic rencontré sur la RN 7, qui est elle-même bombardée à Chasse-sur-Rhône.

Forts des observations de la matinée, sept Hellcat accomplissent un *strafing* sur le même secteur en début d'après-midi. De nombreux camions sont encore revendiqués après une série d'attaques portées à Châteaubourg, Saint-Martin-de-Cornas et Montigny, au nord de Givors.

Deux chasseurs sont atteints par des tirs d'armes légères.

29 AOÛT

La vallée du Rhône est de nouveau le théâtre des opérations des chasseurs embarqués. Ceux de la VF-74 détruisent un convoi routier près de Valence, après avoir au préalable nettoyé les emplacements de *Flak* repérés dans les environs. D'autres véhicules sont incendiés à Châteaubourg, tandis qu'un train est stoppé à quelques kilomètres du Pouzin. La division, dont un des appareils a été touché, apponte sans problème à 10h20.

Dans la mesure où, désormais, plusieurs groupes de chasseurs-bombardiers sont opérationnels depuis les terrains varois, la présence d'un groupe aéronaval ne présente plus d'intérêt.

Dans la soirée, le *Kaasan Bay* quitte pour toujours les côtes provençales. Le lendemain, l'escadre jette l'ancre à Ajaccio où un service funèbre est célébré à bord du CVE 69 à la mémoire du *Lieutenant Commander* Bass.

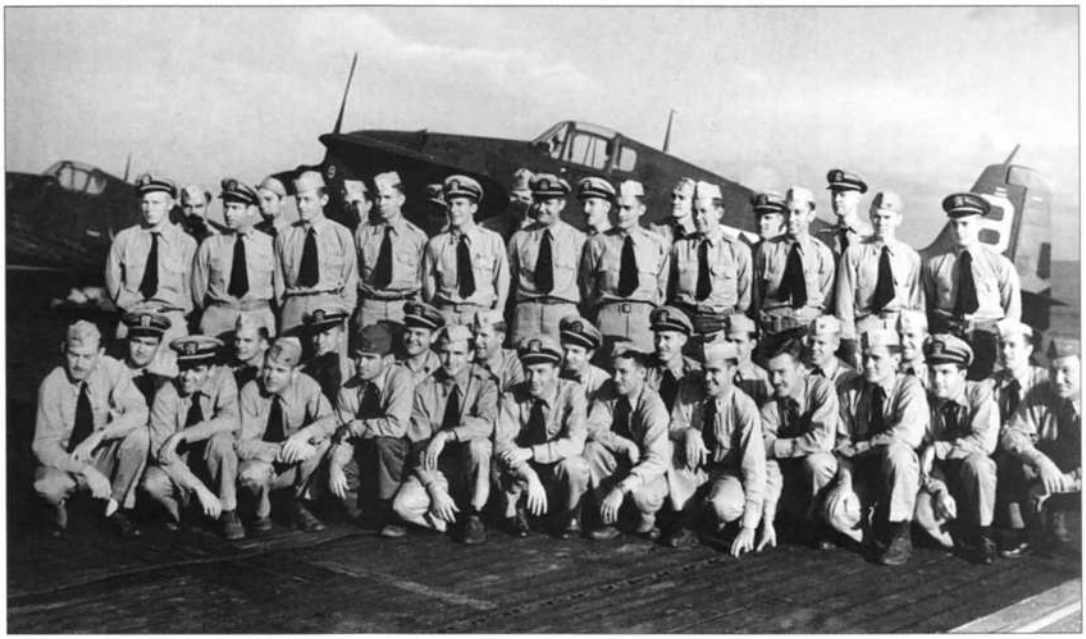
Le 3 septembre, le TG 88.2 quitte la Corse pour l'Algérie. Après quarante-huit heures d'escale à Oran, le groupe aéronaval appareille pour les États-Unis. Au cours de la traversée, le *Lieutenant Commander* John H. Sandor, alors officier exécutif de la VOF-1, est officiellement promu à la tête de la VF-74.

Le *Fighting Squadron* 74 est officiellement désactivé le 1er octobre 1944. Les pilotes qui ont participé aux opérations de Provence reçoivent de nouvelles affectations. La plupart sont envoyés dans le Pacifique, d'où certains ne sont jamais revenus.

En onze jours d'opérations, la VF-74 a effectué 432 sorties, soit un total de 1 032 heures de vol de guerre. Elle a revendiqué plus de 500 véhicules détruits ou endommagés, ainsi qu'une cinquantaine de convois ferroviaires, parmi lesquels un train chargé de véhicules blindés. De nombreux ouvrages d'art ont été attaqués, de même que les routes et les voies ferrées sur une vaste zone située à l'ouest des plages du débarquement. Deux bombardiers de la Luftwaffe ont été descendus par les pilotes de la flottille.

L'action de la VF-74 au sein des forces tactiques alliées a retardé et finalement ruiné toute tentative allemande de contre-attaque. Quatre pilotes ont payé ces succès de leur vie. En onze jours, la « bleusaille » de la VF-74 a accédé au statut de vétérans. ■

▼ Une photo de la famille au grand complet, avec, debout au centre, le *Lieutenant Commander* Harry B. Bass. (US Navy, courtoisie M. Furline)



▲ Un para de la 101st *Airborne* discute avec de jeunes Siciliens. Si l'on s'en réfère à la cocarde, cette photo (non datée) semble plutôt avoir été prise lors des opérations en Sicile, un an plus tôt. Le lecteur voudra bien nous pardonner ce léger anachronisme justifié par l'intérêt du document. (NARA)

CHAPITRE VII

LES OPÉRATIONS AÉROPORTÉES

EN FÉVRIER 1944, AUCUNE UNITÉ aéroportée ni aucun moyen de projection spécifique n'existent en Méditerranée. Certes le 51st *Transport Combat Wing* (TCW), constitué de trois groupes équipés de C-47, demeure opérationnel après la désactivation du XIIth *Transport Command*. Cependant, la majorité des équipages, qui effectuent normalement des missions de transport et de liaison, ne dispose d'aucune qualification ni d'aucun entraînement spécifique pour les opérations de parachutage et moins encore de remorquage de planeur.

EX-NIHILO

Seuls quelques appareils sont à l'occasion détachés en Sicile auprès du centre d'entraînement des troupes aéroportées où a été formé *ab initio* un régiment français de chasseurs parachutistes et deux pelotons de reconnaissance de l'US Army. Les renforts acheminés dans le secteur viennent également effectuer ponctuellement quelques sauts avant d'être envoyés en unité de combat.

Cet entraînement ne se justifie guère dans la mesure où les seules troupes parachutistes présentes sur le front italien servent en tant qu'unité d'infanterie.

Il s'agit d'une brigade britannique, la 2nd *Independant Parachute Brigade*, intégrée au sein de la 8e Armée, tandis qu'un bataillon américain, le 509th PIB, renforcé par deux batteries d'artillerie aéroportée, est engagé avec la 5e Armée.

Pas d'avions et pas de troupes, telles sont les données de base d'une équation que doivent résoudre les planificateurs décidés à utiliser le potentiel offert par un assaut aéroterrestre.

En mai, les unités parachutistes retirées du front et le 51st TCW, en partie transférés de Sicile jusqu'en Italie, sont désormais appelés à travailler intensivement de concert afin d'amener les équipages comme leurs « passagers » à un niveau opérationnel acceptable.

L'objectif est de disposer, au moment voulu, de l'effectif d'une division parachutiste multinationale en lieu et place des différentes composantes qui, jusqu'alors, n'ont jamais été engagées en force simultanément.

Deux contingents anglo-américains rejoignent immédiatement le centre d'entraînement des troupes aéroportées. Certains détachements américains demeurent en ligne avec la 5e armée afin de permettre d'aguerrir les hommes fraîchement débarqués des États-Unis.

Au mois de juin, la composante « terre » étant peu ou prou rassemblée, il reste à constituer une composante « air » capable de la transporter à pied d'œuvre.

À cette date, un deuxième groupe du 51st TCW rejoint la région de Rome, dont les terrains libérés depuis peu doivent constituer la base à la fois logistique et opérationnelle du déploiement projeté.

C'est au début du mois de juillet, en même temps qu'est définitivement arrêté le principe d'un débarquement dans le Sud de la France, qu'est entérinée la création d'une éphémère division parachutiste multinationale pour les besoins de cette seule opération.

Le commandement de cette unité composite est confié, le 7 juillet 1944, au *Brigadier Général* Robert T. Frederik, dont la *First Special Operation Force*, « la brigade du diable », a été engagée avec succès en Italie.

Une fois réglés les problèmes administratifs inhérents à la création d'une telle structure, il faut faire appel à toutes les ressources du centre d'entraînement afin de disposer de suffisamment de personnel. Faute de temps, nombre des hommes appelés à servir au sein de la *Provisional Airborne Division* sont bien davantage parachutés que vraiment parachutistes.

C'est ainsi qu'à défaut d'une véritable compagnie antichar, on entraîne à la hâte une compagnie d'infanterie classique. Issue de la 4e DI, elle présente la particularité remarquable d'être composée exclusivement de soldats d'origine japonaise.

Des renforts frais émoulus des stages de Camp Mackall, ainsi que des officiers détachés de la 13e division aéroportée alors en formation, arrivent des États-Unis dans le courant du mois de juillet, étoffant ainsi les effectifs de la division de Fréderick en la dotant d'un volant de réserve si ténu soit-il.

À ce moment, il devient évident que le 51st TCW ne peut employer ses trois groupes aux seules fins d'une opération aéroportée. Quand bien même, ses capacités logistiques se seraient de toute façon révélées insuffisantes.

Les planificateurs considèrent en effet que l'opération prévue nécessite l'emploi quasi simultané d'au moins 450 appareils de transport.

Le 10 juillet, les 50th TCW et 53th TCW, vétérans de la bataille de Normandie et jusque là basés au Royaume-Uni, sont détachés de la 9th AF et provisoirement placés sous l'autorité des MAAF. En vue de ce transfert, la maintenance doit improviser en toute hâte des réservoirs supplémentaires.

▶ Le *Brigadier General* Robert T. Frederick, commandant de la *1st Airborne Task Force*. Âgé de seulement 37 ans lors de l'opération *Dragoon*, il s'est fait remarquer à la tête de la *Devil's Brigade*, une unité spéciale de commandos qui est la première troupe alliée à entrer dans Rome. Il terminera la guerre comme commandant de la 45e DI et sera blessé huit fois à la tête de ses troupes, dont deux fois le même jour. Churchill dira de lui qu'il fut le plus grand officier général combattant de tous les temps et que, s'il en avait eu une douzaine comme lui, il aurait écrasé Hitler dès 1942. (NARA)

Ceux-ci sont arrimés tant bien que mal dans le fuselage des Skytrain, tandis que sont embarquées les subsistances nécessaires pour trente jours de campagne.

Chaque *Wing* est constitué par quatre groupes intégrant eux-mêmes trois *Squadrons* de C-47 et de C-53. Ce déploiement massif s'accompagne du transfert vers l'Italie des personnels nécessaires à la mise en œuvre de cette imposante flotte de 413 appareils, dont un petit nombre relève de l'unité spéciale d'éclaireurs rattachée directement au IXth *Troop Carrier Command*. L'acheminement des avions-cargos, de leurs équipes de maintenance, des services administratifs, ainsi que des 375 pilotes de planeur, se réalise en huit vagues successives qui transitent entre le 12 et le 20 juillet par Marrakech via Gibraltar.

Cette grande migration organisée dans l'urgence se solde par la perte de seulement deux machines. Un tel résultat constitue déjà en lui-même un véritable tour de force.

Le 16 juillet, est constituée par regroupement des 50th, 51st et 53rd TCW une *Provisionnal Air Division* placée sous les ordres du *Major General* Paul Williams qui assumait jusque là le commandement des deux TCW de la 9th AF.

▶ Deux paras de la 101st *Airborne* et un C-47 sur un terrain de Sicile. (NARA)

La division est déclarée opérationnelle quatre jours plus tard, après que chaque unité a rejoint son terrain d'affectation.

Les installations qu'elles y trouvent sont parfois précaires et, faute d'un personnel suffisant, les pilotes doivent souvent prendre en charge la maintenance de leurs lourdes machines. Pourtant, tous apprécient de revêtir les tenues d'été du front méditerranéen, ainsi que l'ambiance grillades et bains de mer qui se développe bientôt sur la plupart de ces bases provisoires.

De temps à autre, un vol de reconnaissance ennemi entretient la psychose paranoïaque du haut commandement. Cependant, le danger principal guettant les équipages est bien davantage lié à la présence intempestive de moutons sur les pistes qu'à celle d'hypothétiques espions de l'Axe venus reconnaître l'énorme potentiel logistique déployé par les Alliés.

Si les moyens aériens motorisés sont désormais suffisants, ce n'est toutefois pas le cas pour les planeurs dont l'emploi a été également programmé. Lors de sa prise de commandement, le général Williams ne dispose guère que de 130 CG-4 A et d'une cinquantaine de Horsa. Cette dernière dotation semble suffisante pour assurer l'acheminement des troupes britanniques embarquées par priorité sur du matériel dont elle a l'expérience. En revanche, le nombre de Waco est notoirement insuffisant pour couvrir les besoins américains.

La dotation complète de 350 CG-4 n'est atteinte que dans la première semaine d'août. À ce moment, un nouveau contingent de 350 pilotes a été acheminé d'Angleterre.

Les derniers équipements, ainsi que les colis de ravitaillement, ne sont livrés que dans les jours précédant immédiatement l'assaut.

Le camp d'entraînement des forces aéroportées, transféré de Sicile le 3 juillet, a été implanté autour des plates-formes de Ciampinno et de Lido di Roma qui, de fait, continuent d'être occupées par le 51st TCW. Peu à peu le terrain de Ciampino est investi par des unités de combat mais aussi par des planeurs. À compter du 15 juillet, le général Frederick y établit provisoirement son quartier général avant de le transférer à Lido di Roma une semaine plus tard, faisant de cette base le centre nerveux de toute l'opération. C'est à sa demande que l'état-major de la 7th *Army* accepte, à la fin juillet, de rebaptiser sa « division provisoire » en *First Airbone Task Force*. Cette nouvelle appellation reflète, il est vrai, beaucoup plus fidèlement le caractère composite des forces placées sous ses ordres.

PLANIFICATION

Bien que des plans d'opération aient été élaborés de longue date, il faut attendre la troisième semaine de juillet et la constitution effective de la *First Airborne Task Force* ainsi que de la *Provisional Troop Air Division* pour que ceux-ci soient précisés.

Williamson, après avoir approuvé le choix des aérodromes du Latium (Ciampino, Galera, Marcigliano, Fabrisi, Viterbo, Tarquinia, Voltone, Monalto, Canino, Orbetello, Ombrone, Grosseto, Fallonica, et Piombino) comme bases de départ, se consacre avec son état-major à la tâche écrasante d'organiser en moins de quinze jours le volet aérien de l'opération. Tout est discuté et mis au point pendant une très courte période durant laquelle sont étudiées en détail les différentes options tactiques et logistiques.

On abandonne rapidement l'idée d'un premier parachutage organisé au crépuscule de J-1, qui aurait pu mettre en danger l'ensemble de l'opération en révélant prématurément à l'ennemi les objectifs poursuivis. De même est écartée, car jugée inutile, l'option d'un assaut vertical déclenché après les premiers débarquements des troupes terrestres.

En définitive, malgré les risques, on retient le principe d'un assaut de nuit, dont les équipages ont déjà fait l'expérience en Normandie et pour lequel des techniques d'éclairage mettant en œuvre des équipes spéciales « Pathfinder » ont été peaufinées.

Les premiers largages doivent donc avoir lieu avant l'aube du jour J, ce qui implique des décollages aux alentours de minuit. L'action sera lancée depuis le territoire italien. On a, en effet, renoncé à la Corse à cause de son relief, de ses terrains saturés d'avions de combat et des modifications importantes qu'un tel déploiement n'aurait pas manqué d'entraîner dans l'organisation même de couloirs aériens d'ores et déjà définis.

Fruit de nombreuses conférences et d'un nombre encore plus grand de cigarettes et de pots de café, un plan est présenté le 25 juillet. Il prévoit le largage dans la région du Muy des premières équipes d'éclaireurs, le jour J à 03h23, suivi 50 minutes plus tard par un premier « dropping » s'étalant sur près d'une heure et réalisé par 396 C-47. Des renforts et du ravitaillement seront ensuite acheminés par 38 planeurs Waco et Horsa lâchés entre 08h14 et 08h22.

Une seconde vague massive d'atterrissages doit se dérouler entre 18h10 et 18h59 et permettre le posé de 335 planeurs précédés sur la zone par 700 parachutistes descendants de 42 C-47 Skytrain.

Une opération importante mettant en ligne 112 appareils assurera le ravitaillement du dispositif mis à terre dans la matinée du jour suivant. Après quoi, les TCW doivent demeurer capables d'intervenir sans préavis si la situation au sol l'exige.

Le choix des zones de saut et de largage a été dicté tant par des considérations d'ordre topographique que par la nécessité de limiter au maximum les risques liés à d'éventuels tirs de DCA (amis ou ennemis). C'est précisément dans cette optique qu'une attention toute particulière a été réservée au minutage, ainsi qu'à la définition des corridors d'accès aux sites retenus. Ces choix sont par ailleurs sous-tendus par la volonté de réduire les temps de vol sans méconnaître pour autant les impératifs de la logistique et du contrôle aérien.

Les dix groupes seront donc amenés à suivre un cheminement qui, depuis l'Italie, les conduira à survoler l'île d'Elbe et l'extrémité nord de la Corse, avant d'obliquer et d'aborder le continent au-dessus d'Agay. La marine a été associée à l'établissement de ce couloir exclusif, dont la position et les principales caractéristiques sont largement diffusées sur ses bâtiments.

Compte tenu de certaines spécificités topographiques évoquées plus haut, il est décidé d'effectuer les largages entre 1 500 et 2 000 pieds (soit environ de 450 à 600 mètres), des altitudes exceptionnellement élevées pour ce type d'opération. Les transports adopteront une formation de 9 appareils en « V de V » : un dispositif de base constitué par 3 bimoteurs volant en « V » assemblé à deux autres entités identiques pour former un grand « V ». Cinq grands « V » constituent une série de 45 appareils. L'intervalle choisi entre chaque « V » est de cinq minutes. C'est ainsi qu'une série est théoriquement en mesure de parachuter 700 hommes en 25 minutes.

▼ Un groupe de C-47A Skytrain du 81st *Transport Carrier Squadron*, 436th *Transport Carrier Group*, prêté aux MAAF par la 9th *Air Force*, transporte la seconde vague de parachutistes dans l'après-midi du 15 août 1945. Ces appareils portent les bandes d'invasion en vigueur sur le front de Normandie. (NARA)

Les remorqueurs de planeurs devront adopter une formation de 4 appareils tout aussi éprouvée, dite « paire de paire ». Une série de cette sorte compte 48 appareils capables de délivrer autant de planeurs de combat en moins de huit minutes.

La manœuvre est longuement étudiée sur cartes à partir de photos de reconnaissance. Des maquettes au dix millième sont également employées. Cependant, les photographies verticales de la zone choisie ne seront pas disponibles à temps, de sorte que certains obstacles naturels ou artificiels – au premier rang desquels figurent les pylônes anti-planeurs érigés par la Wehrmacht – ne seront véritablement connus que dans le feu de l'action !

PRÉPARATION

Comme on l'a vu, l'essentiel des troupes aéroportées se trouve rassemblé dès la mi-juillet à proximité de ses futures bases de départ. Elles disposent d'un peu moins d'un mois pour affiner leur programme d'entraînement et surtout pour apprendre à travailler dans un environnement interallié en coordination directe avec des aviateurs qui, pour la plupart, n'ont qu'une connaissance très approximative du théâtre d'opérations.

L'entraînement est surtout poussé au niveau des éléments aérotransportés, qui n'ont généralement pas été spécifiquement préparés à la manœuvre de planeurs de combat. Un cours, où sont enseignées les techniques de chargement, de déchargement et d'évacuation rapide, est mis au point à leur intention. Les pilotes des TCG multiplient, quant à eux, de jour comme de nuit, les vols d'orientation, réalisant au passage quelques rares largages d'entraînement sur des DZ simulées.

Les éclaireurs rassemblés au sein de trois pelotons subissent également une intense préparation, qui doit les rendre aptes à mettre en œuvre une batterie de systèmes de guidage : depuis les radiobalises EUREKA jusqu'aux marquages au sol, en passant par les dispositifs lumineux. Après une phase initiale d'accoutumance aux matériels, d'intenses simulations à petite échelle, aussi réalistes que possible, sont effectuées pour valider le niveau de préparation des personnels. Dans un même temps, des essais de compatibilité des moyens de radionavigation sont réalisés par de petites formations de C-47 avec le concours des forces navales, dont certains bâtiments disposés tout au long du parcours des TCW ont été équipés de moyens de guidage. Des répétitions sont également conduites avec les chasseurs de la 15th AF. Les moyens de sauvetage en mer (ASR) sont confiés à certaines d'entre elles.

Frederik aurait souhaité une répétition générale, mais des impératifs techniques et la nécessité de préserver le secret ne permettent pas à cette ultime manœuvre d'avoir lieu.

EXÉCUTION

La nuit du 14 au 15 août 1944 est claire et fraîche. Sur une dizaine d'aérodromes s'étendant du nord au sud sur près de 200 km, des centaines de C-47 attendent l'ordre de décoller. Les prévisions météo ne sont pas bonnes. Une zone de haute pression semble en effet s'être formée sur le secteur d'opérations, donnant naissance à du brouillard et à des stratus.

La visibilité est censée être correcte jusqu'au-dessus de l'île d'Elbe, puis décroître rapidement pour n'être plus que de 2 à 3 miles au-dessus de la plaine de l'Argens. Dans les faits, elle se révèle encore bien inférieure. Insuffisant pour disperser les nuages, un vent de travers est prévu sur la totalité du trajet, obligeant les navigateurs à des calculs de dérive assez complexes et faisant craindre une dispersion des parachutes. Cependant, les prévisions s'avèrent trop pessimistes. Les sauts se déroulent dans de bonnes conditions atmosphériques avec un vent voisin de 10 km/h.

Spécialement doté pour l'occasion d'appareils disposant d'instruments sophistiqués d'aide à la navigation, le premier TCG, emportant les trois pelotons de reconnaissance, prend l'air aux alentours de 00h30. Trois heures plus tard, au terme d'un vol direct sans histoire, les pelotons sont largués dans les environs des différentes DZ qui leur ont été assignées.

PREMIÈRE VAGUE

La première vague décolle vers 01h30, embarquée à bord de 396 appareils de transport volant tous feux allumés. Le risque de collision a été à juste titre considéré comme plus redoutable que celui d'un hypothétique raid ennemi. Les feux sont éteints en vol et rallumés lors du survol des forces navales toujours dans un souci de sécurité. Comme c'était prévisible, l'aviation ennemie ne se montre pas et, comme on l'avait espéré sans trop y croire, il n'y aura aucun tir ami.

Cette première mission, qui a reçu le nom de code « Albatross », est escortée par des chasseurs de nuit

▼ Des C-47A du 51st *Transport Carrier Wing* de la 12th *Air Force* s'entraînent au-dessus de la Corse en juillet 1944. (NARA)

Beaufigther, tandis que, évoluant en vue des côtes varoises, des A-20 sont chargés de détruire les projecteurs et les emplacements de *Flak*. Le repli des avions porteurs doit être couvert par 36 Spitfire de la RAF, qui ont reçu l'ordre de survoler au lever du soleil les approches maritimes de la Riviera Italienne. Par ailleurs, un B-17 du 16th OS assure l'interphase entre les radiobalises (GEE) déployées en Corse par les Britanniques du 72 *Wing* et celles mises en batterie au sol par les premiers aéroportés.

Aucune perte n'est enregistrée au sein des TCG lors d'un vol aller excédant les 800 kilomètres. L'entraînement au vol de nuit a payé.

Il fait peu de doute que les systèmes de radionavigation abondamment déployés ont contribué également à la précision de la navigation et ont été à l'origine de la réussite des largages. Malgré l'absence de lune, les stratus et le brouillard épais montant du sol, 85 % des parachutistes atterrissent en effet sur la DZ qui leur a été assignée ou à proximité immédiate. C'est un pourcentage encore jamais vu jusqu'alors, surtout pour une opération de nuit. Quarante-cinq avions seulement ont manqué la zone de saut. Certains d'entre eux se sont délestés de leur chargement humain dans la région de Saint-Tropez, à plus de 30 kilomètres du point prévu. Une défaillance du système lumineux commandant le saut dans un des avions chefs de groupe de la 8e série explique que non seulement le « stick » qu'il embarquait, mais aussi celui des 20 autres C-47 qui le suivaient, a sauté prématurément.

Deux groupes tombent à peu de distance du rivage, mais les autres atterrissent à pied sec. Après avoir pris contact avec le maquis local, ils peuvent s'emparer du village de Saint-Tropez.

Un autre TCG procède à des largages très au nord du Muy, près de Fayence. Les parachutistes égarés, parmi lesquels de nombreux officiers constituant l'état-major de la division, peuvent néanmoins rejoindre leur point de ralliement respectif avant la fin du jour.

Certains colis de ravitaillement ou certains « sticks » sont également tombés sur une DZ différente de celle qui leur a été assignée sans grande conséquence. C'est ainsi que les zones A et O, situées respectivement à l'ouest et au nord-ouest du Muy, sont confondues par les aviateurs à plusieurs reprises – ce qui pose quelques menus problèmes d'intendance, puisque l'une est affectée aux Américains et l'autre aux Britanniques. En effet, comme aucun effort de standardisation de l'armement n'a été réellement engagé entre les deux armées, les premiers ne trouvent aucune utilité aux charges creuses pour système PIAT, tandis que les seconds ne savent trop que faire d'un conteneur de munitions de calibre 11,43 mm !

◄ Un parachutiste de la 1st *Airborne Task Force* qui s'apprête à participer aux opérations en Provence. (NARA)

Au-delà de cet aspect anecdotique, les zones de saut s'avèrent bien adaptées à leur fonction, dans la mesure où elle ne recèlent guère d'obstacles naturels et où les pièges essaimés par la Wehrmacht, quand ils n'ont pas été détruits, se montrent en définitive peu efficaces.

Escortée par des P-51 appartenant au 325th FG, la mission « Bluebird » se présente en début de matinée au-dessus de la plaine du centre Var. Il s'agit d'un premier train de planeurs chargés essentiellement des moyens de lutte antichar destinés à la brigade britannique. Une solide couverture nuageuse retarde l'opération de près de quarante minutes, durant lesquelles la 14e série est contrainte d'évoluer en cercle au-dessus de la brume en attendant que, chauffée par le soleil d'été, elle finisse enfin par se lever. C'est chose faite vers 09h00, permettant aux premiers Airspeed Horsa d'aborder leur *Landing Zone*.

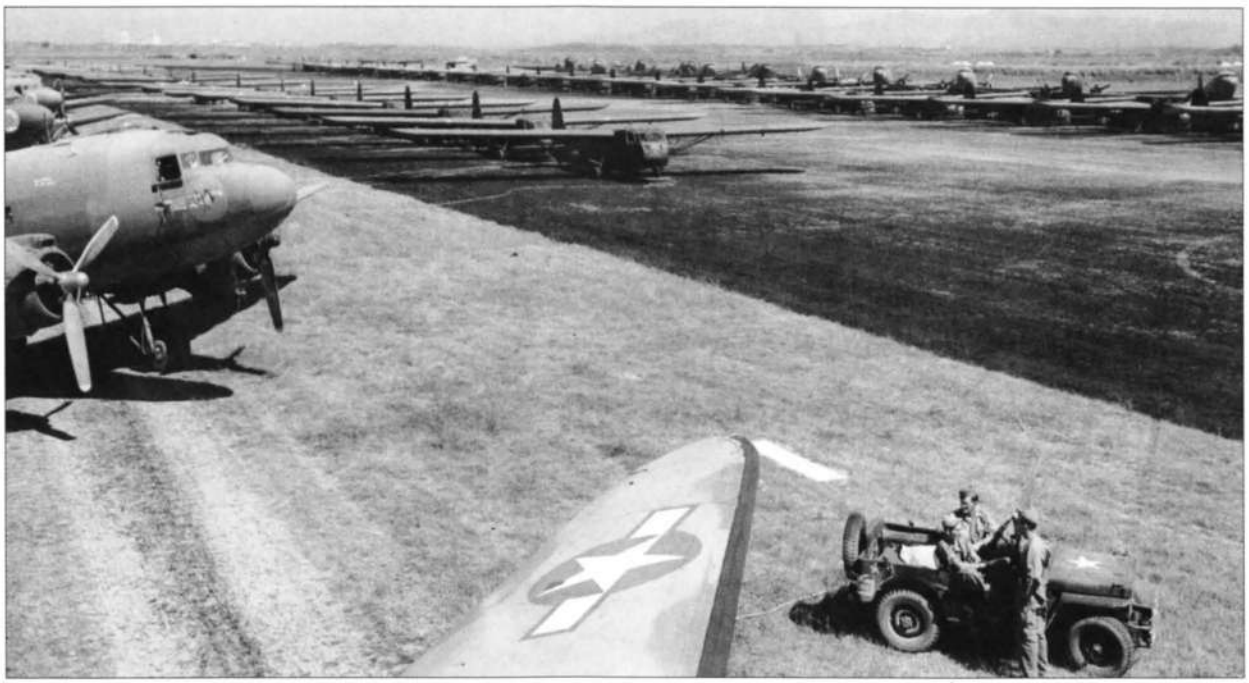
Un retour prématuré a été enregistré, un planeur s'est désintégré en plein vol et un troisième a été contraint à un amerrissage forcé. L'essentiel des moyens engagés a donc atteint une fois encore son objectif.

Souvent, les fameuses « asperges de Rommel », loin de constituer une gène, ont permis au contraire de freiner la course des planeurs... Il est vrai que la plupart des poteaux n'ont pas été plantés très profondément ni de façon groupée par les travailleurs français requis pour cette tâche !

La réaction de DCA est quasi nulle et les troupes d'occupation n'offrent au mieux qu'une résistance sporadique, de sorte que les douze P-47, qui se tiennent prêts à couvrir l'approche des planeurs, n'ont guère à intervenir lors de cette opération.

DEUXIÈME VAGUE

Pendant ce temps, en Italie on s'active pour préparer le second largage massif prévu en fin d'après-midi.



▶ Un aérodrome quelque part en Italie, le 12 août 1944. Des C-47 et des CG-4 attendent l'ordre de décoller pour rejoindre leur *Landing Zone* dans le Sud de la France. (NARA)

Le travail a commencé très tôt dans la matinée du 15. La journée s'annonce radieuse. Du soleil, pas de nuages, presque pas de vent et une visibilité illimitée constituent des conditions de vol idéales pour les 332 planeurs Waco CG-4A accrochés à autant de C-47, dont le train se prépare à prendre l'air en direction de la France. Cette seconde vague d'assaut aéroportée, connue sous les appellations de « Canary » et « Dove », doit amener à pied d'œuvre 2 250 parachutistes avec du matériel lourd et le ravitaillement en vivres et munitions pour les unités déjà au contact.

On peut mettre de tout dans un Waco. Ce robuste planeur de combat, bien que nettement plus petit que son équivalent britannique Airspeed Horsa, possède une charge utile quasi double. C'est ainsi que des Jeeps, des canons antichar et même de petits bulldozers ont été chargés par la gueule béante des planeurs et solidement arrimés en prévision d'un atterrissage brutal.

Les décollages débutent vers 15h00 et s'étalent sur près d'une heure. Deux par deux, les tracteurs et leur remorque prennent l'air en succession rapide avant de s'assembler pour former le fameux train aérien dont la tête s'engage bientôt au-dessus de la Méditerranée.

Les C-47 remontent la côte italienne, puis infléchissent leur course pour survoler l'île d'Elbe et la Corse, avant de prendre de nouveau une route magnétique nord. Ils sont, dès ce moment, placés dans le couloir aérien qui leur a été réservé. À la périphérie du convoi, évolue leur escorte de chasse composée des P-51 du 31st FG et des P-38 du 82nd FG.

La mission, qui s'est déroulée jusqu'alors conformément aux prévisions, grippe brutalement quand le pilote du Waco de tête signale à son remorqueur des problèmes de vibrations anormales. Aussitôt le C-47 fait demi-tour. Conformément aux ordres reçus, l'ensemble du groupe, respectant les consignes du silence radio, considère que la mission est abandonnée et vire de bord à son tour. Soucieux d'éviter la contagion, le pilote du Waco en difficulté décide, malgré les risques encourus, de détacher le câble. Sa manœuvre sauve sans doute toute l'expédition. Il parvient à poser son planeur sur l'eau, tandis que le groupe de tête, réalisant son erreur, retrouve sa place au milieu du train, qui, finalement, peut poursuivre sa route.

À la mer bleu turquoise couverte de navires succède bientôt la plaine littorale. Les premiers appareils abordent la côte varoise vers 18h00 et, comme

▶ Un F-5 du 90th PRW a pris cette photo des Waco posés au petit bonheur la chance dans des champs et des vergers de Provence dans l'après-midi du 15 août 1944. (NARA)

▲ Vue aérienne de la première vague des Horsa posés un peu partout dans la campagne varoise. (NARA)

prévu, survolent les collines et les vignobles de la plaine de l'Argens. Cependant, les errements du leader ont abouti à modifier le minutage de l'opération et conduit les groupes arrivant en ordre dispersé à adopter des altitudes différentes comprises entre 1 000 et 2 500 pieds pour éviter de se gêner mutuellement. Ils sont bien arrivés au bon endroit, et c'est là une exception notable dans l'histoire des opérations aéroportées alliées, mais ils se présentent dans une pagaille indescriptible – et c'est là, en revanche, une constante.

Sur une zone relativement réduite, pendant plus d'une heure et demie, des Waco encore en remorque croisent à la verticale du Muy des Waco en vol libre, tandis que les formations sont traversées par des C-47 isolés qui essaient désespérément de reformer un dispositif cohérent !

Les pilotes des planeurs, sitôt le câble de remorque largué, se précipitent sur le moindre espace disponible pour poser les roue de leurs « monstres » en perte de vitesse. Les collisions ne sont souvent évitées que d'extrême justesse. Des CG-4 se plantent littéralement sur les « asperges de Rommel », dont la destruction n'a pas été complètement achevée. D'autres percutent des arbres ou labourent des champs de vigne.

À 18h30, le dernier largage est effectué. Grâce à l'absence totale de chasse et de *Flak*, l'opération, qui aurait pu tourner au carnage, est considérée comme une grande réussite. Seuls neuf Waco ont été largués prématurément. Quatre d'entre eux sont tombés en mer, mais la plupart des hommes qu'ils transportaient ont pu être secourus par les navires alliés présents sur la zone.

Le *Lieutenant* Clem, échappant à la cohue, se pose tranquillement deux heures après tout le monde... Le câble de son planeur, tracté par le C-47 du *Lieutenant* Arthur Douglas du 440th TCG, s'est en effet rompu peu après le décollage. Contraints à un atterrissage d'urgence en campagne, Clem et ses aéroportés sont rapidement récupérés par un camion et ramenés au terrain. Embarqués dans un autre Waco, ils sont une nouvelle fois pris en remorque par « leur » Skytrain, lui aussi de retour à la base. Cette seconde tentative sera couronnée de succès.

À la nuit tombée, les pilotes des planeurs rejoignent leur point de ralliement pour être rembarqués dès le lendemain. Pendant ce temps, les paras s'activent pour découper les immenses étoiles blanches qu'arborent les Waco, afin d'en revêtir les jeeps qui viennent de leur être livrées. Il leur semble sans doute que le port d'emblèmes nationaux de grande taille est seul de nature à les protéger des assauts de leur propre aviation tactique.

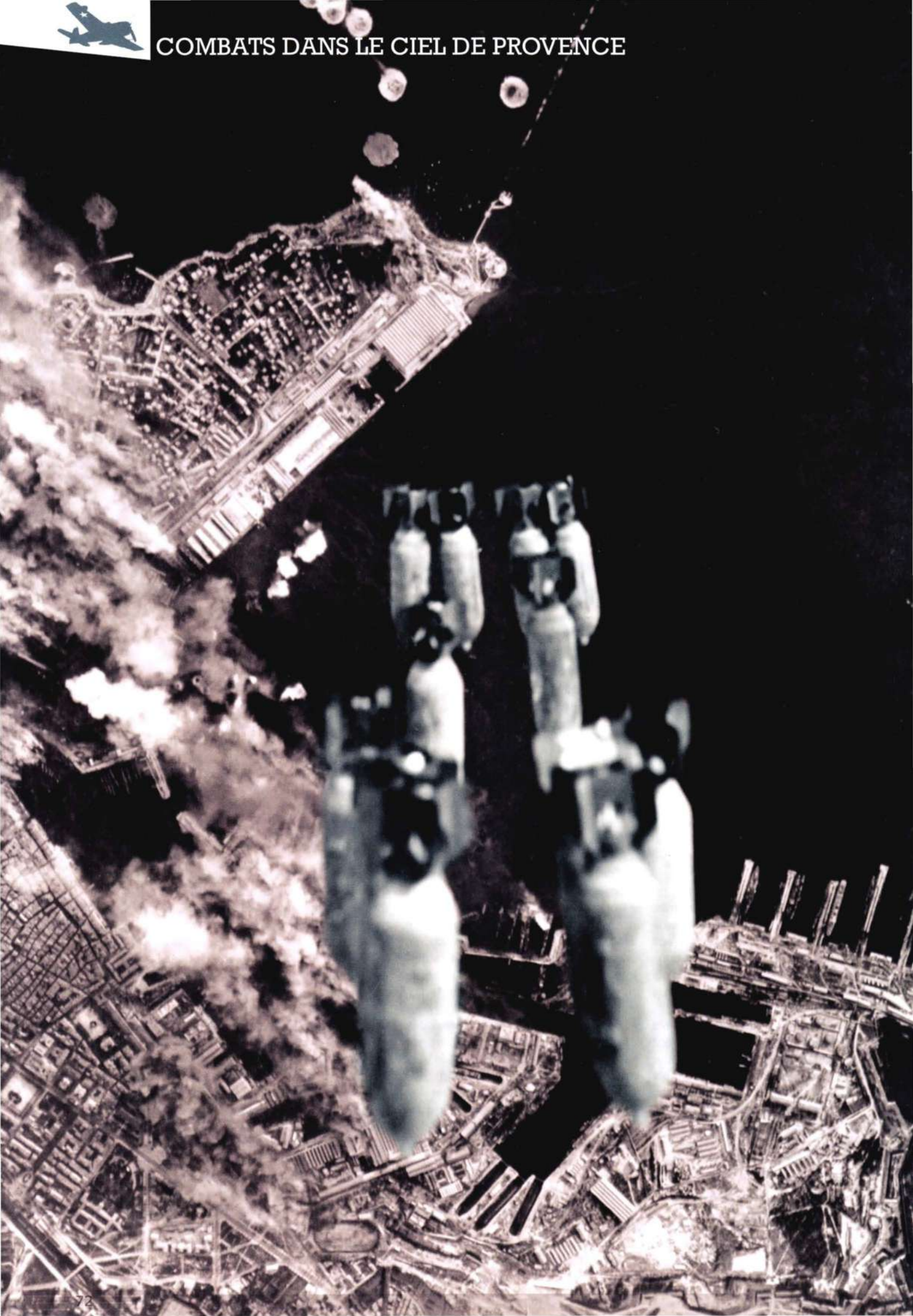
Le lendemain, les 116 C-47 de l'opération « Beagle » procèdent au largage de 1 700 conteneurs de ravitaillement destinés aux forces aéroportées. Au soir du 16, tous les objectifs assignés à la 1st *Airborne Task Force* sont atteints et le contact avec les troupes débarquées établi. La campagne n'est pas terminée, mais le volet aérien de l'engagement des troupes aux ordres du *Brigadier General* Robert T. Frederik peut, dès ce moment, être considéré avec raison comme une grande réussite.

UN GRAND SUCCÈS

En 987 sorties, les TCG ont permis d'amener à pied d'œuvre près de 9 000 combattants, 221 jeeps et 213 pièces d'artillerie. Quatre cent sept planeurs ont été utilisés. Seule une infime partie d'entre eux (une cinquantaine) seront réparés, mais ce sont par nature des matériels consommables. Un seul C-47 est perdu lors de l'opération; l'équipage probablement tombé en mer est porté disparu.

Les troupes aéroportées déplorent de leur côté un peu plus de 600 hommes tués, disparus ou faits prisonniers et un peu plus de 250 autres blessés à l'ennemi. Par ailleurs, 283 combattants souffrent de blessures plus ou moins graves directement imputables au saut ou au transport par planeur.

Treize pour cent de l'effectif de la 1st *Airborne Task Force* ont été mis hors de combat lors de l'opération *Dragoon*. Pour n'être pas exorbitant, ce coût n'en est pas moins significatif. ■



CHAPITRE VIII

UNE OPÉRATION (PRESQUE) PARFAITE

SI LA RÉDUCTION, RELATIVEMENT AISÉE, des défenses extérieures de Marseille a été essentiellement le fait des P-47 du XIIth TAC, l'affaiblissement de celles de Toulon, beaucoup plus acérées, nécessite en revanche un emploi massif et prolongé des bombardiers moyens.

Si l'on excepte les actions entreprises directement en relation avec l'opération *Dragoon*, Toulon a eu à subir, entre le 28 novembre 1943 et le 11 mars 1944, quatre raids conduits par les bombardiers lourds de l'USAAF. Ceux-ci ont causé des pertes civiles et des destructions considérables tant sur la zone portuaire que dans la ville elle-même. En août 1944, la citée varoise, entourée de plusieurs ceintures de défense, abrite de puissantes batteries côtières protégées par une très forte concentration de moyen antiaériens. Quelques navires sont encore présents dans la rade, cependant, la puissance supposée de leur artillerie relève davantage du domaine du fantasme que de l'analyse militaire.

La *Flak*, si puissante qu'elle soit, confrontée à des formations de quadrimoteurs évoluant au-dessus de 7 000 mètres, a rapidement montré les limites de son efficacité. Celle-ci correspond à la portée pratique maximale de la pièce Flak 18 de 88 mm dont sont dotés la plupart de ses groupements. Seuls les rares Flak 39 de 105 mm sont susceptibles de constituer une menace sérieuse pour les formations opérant à haute altitude.

Quand, à compter du 18 août, les B-25 et le B-26 interviennent sur la zone, il le font à leur altitude opérationnelle normale comprise entre 2 000 et 4 500 mètres, en plein dans le cône de létalité non seulement de la *Flak* lourde mais également de la plupart des pièces légères à tir rapide. Il s'en suit une véritable hécatombe.

Le 18 août, le 321st BG parvient à mettre définitivement hors de combat le croiseur de bataille *Strasbourg*, le croiseur *La Galisonnière*, ainsi que quelques bâtiments légers. Vingt-six des trente-six B-25 engagés sont atteints plus ou moins sérieusement par les tirs de défense, occasionnant des pertes sensibles au sein des équipages. Les B-26, chargés parallèlement de l'attaque des défenses côtières, perdent deux des leurs abattus par la DCA, tandis qu'une soixantaine d'autres subissent des dommages divers ! Les destructions causées en retour par l'action des Marauder sont insignifiantes.

Dès le lendemain, une parade est mise en place. Les vagues d'assaut, désormais lestées de puissantes bombes explosives de 2 000 livres destinées à détruire le béton armé des casemates, sont précédées sur l'objectif par des appareils réalisant des épandages massifs de bandelettes métalliques « Windows » destinées à aveugler les conduites de tir guidées par radar. En outre, d'autres B-26, évoluant à basse altitude, sont chargés de réduire au silence les emplacements de défense au moyen de leur puissant armement frontal (quatre ou six mitrailleuses calibre 0.50) et de bombes antipersonnel. Des résultats satisfaisants sont enregistrés, mais le 42nd BW continue de subir ponctuellement des pertes (2 B-26 abattus le 19 suivis de 3 autres le lendemain) jusqu'à la reddition de la garnison qui intervient le 28 août, le même jour que celle de Marseille !

Les Alliés ont par ailleurs envisagé un immense effort visant à la construction de quatorze aérodromes dans la plaine du centre Var, entre la vallée du Gapeau et celle de l'Argens à une échéance de J+50 ! Leurs plans prévoient à cet effet le déploiement de dix bataillons du génie de l'Air, représentant plusieurs milliers d'hommes et des centaines de véhicules. Il est envisagé que deux compagnies renforcées du 809th *Engineer Battalion* débarquent dès le 15 août sur les plages « Alpha » et « Delta », situées dans le secteur de Fréjus. La première compagnie est mise à terre à J+1 et entame immédiatement les travaux visant à la réalisation à Ramatuelle d'une piste de sept cents mètres de long et cinquante de large, dotée d'une capacité d'accueil de cent chasseurs-bombardiers. Un premier atterrissage d'urgence peut être réalisé dès le 18 août. Le 19 à midi, la piste est officiellement ouverte. Entre-temps, la 2e compagnie a débuté des travaux analogues à Fréjus, qui aboutissent le 20 août à la mise en service d'une installation similaire, ainsi que d'une piste d'urgence plus petite sur la commune de Rocquebrune.

Pendant ce temps, à la même date, le 817th *Engineer Battalion* s'affaire à Saint-Raphaël. Une semaine après le débarquement, un terrain d'une capacité d'accueil de cent vingt appareils, doté d'une immense piste de 2 000 mètres, est mis en service. À cette date, des éléments du 817th achèvent à plus de 150 kilomètres du littoral la rapide mise en condition du terrain en herbe de Vaumeilh au nord de Sisteron. Les six *Squadrons* de Spitfire qui occupent bientôt la plate-forme y trouvent des conditions de vie spartiates rappelant un peu les terrains de dispersion de la bataille d'Angleterre ou les bases avancées de Libye et de Sicile.

◀ Des bombes larguées par des bombardiers moyens tombent sur la rade de Toulon. (NARA)

▶ Bien que la scène se déroule deux mois plus tôt et en Normandie, c'est avec la même célérité et la même efficacité que les bataillons du Génie construisent de nouveaux aérodromes dans le Sud de la France après les débarquements alliés en Provence. Après le passage des bulldozers, des engins de terrassement dament la future piste avant que ne soient posés les fameux PSP (*Pierced Steel Planks* ou panneaux d'acier percé), également connus sous le nom de plaques Marsden. (NARA)

Le terrain du Luc est déclaré opérationnel à peu près à la même époque. À J+14, les aérodromes de la basse vallée du Rhône (Salon et Istres), encore jonchés des carcasses d'appareils de la Luftwaffe, sont remis en service. Montélimar et Valence, pourtant théâtres de multiples attaques et bombardements, le sont un peu plus tard.

À l'exception de ceux de la région de Fréjus, aucun aérodrome nouveau n'est finalement construit. Ceux-là même seront rapidement abandonnés. Cependant, malgré les difficultés rencontrées, le Génie réalise un véritable tour de force : quinze jours après le débarquement des premières équipes, plus de 500 appareils de combat peuvent opérer de façon soutenue depuis le Sud-Est de la France.

Au moment de la prise de Lyon (3 septembre 1944), les forces aériennes basées dans le Sud-Est ont atteint l'apogée de leur développement. Trois groupes de P-47 américains et un groupe français, douze *Squadrons* de Spitfire britanniques et trois des Forces aériennes françaises, deux escadrons de reconnaissance tactique (un français et un américain), un escadron de reconnaissance stratégique, un groupe de bombardiers légers et deux *Squadrons* américains de chasse de nuit sont déployés dans le secteur. Par ailleurs, six *Squadrons* de transport (cinq américains et un anglais, le N° 216) occupent également les terrains de la région.

Outre les avions et leurs équipages, l'ensemble des services techniques et administratifs permettant la réalisation de cette flotte est à pied d'œuvre. Il en va de même des personnels chargés de l'ensemble des tâches de soutien, dont les effectifs atteignent plusieurs milliers d'hommes.

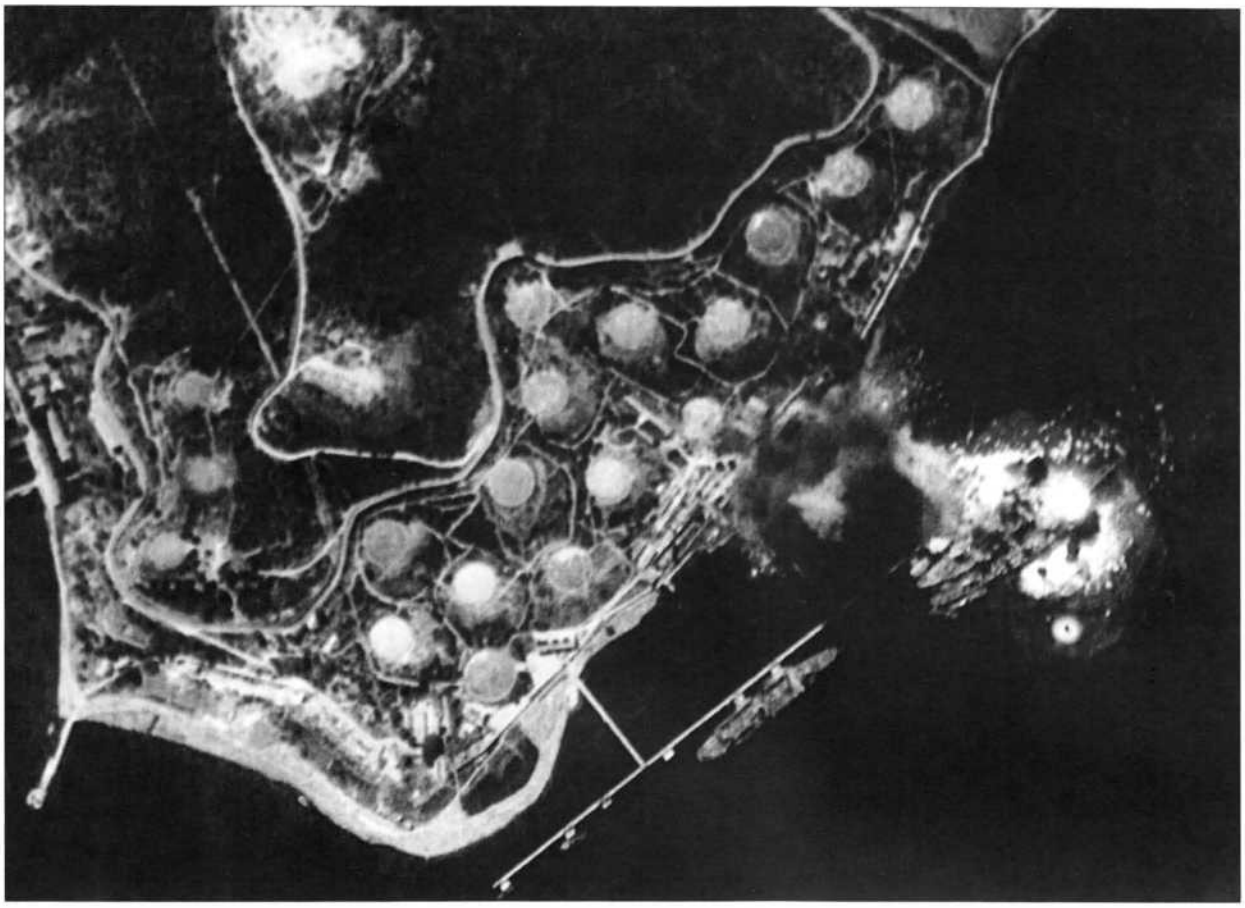
Dans les semaines suivantes, les unités britanniques sont rapatriées sur l'Italie où elles seront dissoutes pour la plupart. Les unités françaises et américaines, renforcées par le 42nd BW, seront intégrées à la 1st *Tactical Air Force*, créée le 20 octobre 1944 et confiée au *Major General* Ralph G. Royce. C'est cette force aérienne, à vocation strictement tactique et rattachée à la IXth *Air Force*, qui assurera désormais la couverture et l'appui aérien de l'assaut final conduit par les troupes alliées sur l'Est de la France et le Sud de l'Allemagne.

L'HEURE DES BILANS

Rarement pris en compte, le bilan humain des opérations apparaît très contrasté. Au cours de l'offensive conduite dans le Sud-Est, les MAAF ont perdu environ un demi-millier d'hommes, Américains pour la plupart, issus pour moitié des composantes tactiques et stratégiques. La Luftwaffe de son côté, bien que les chiffres ne soient pas connus avec précision, a enregistré, semble-t-il, des pertes deux fois inférieures.

En termes de vies humaines, il s'agit donc d'une campagne relativement peu coûteuse, à ceci près que les pertes de l'aviation alliée représentent presque le quart du nombre total des tués de l'opération. Par ailleurs, l'action des MAAF, si elle a bien été à l'origine de la mise hors de combat définitive de près de 7 000 soldats de la Wehrmacht, a causé dans un même temps la mort de presque autant de civils français !

▼ Deux B-25J du 488th *Bombardment Squadron*, 340th *Bombardment Group*, rentrent d'un raid sur Marseille en août 1944. Au premier plan, BATTLIN' BETTY. (NARA)



◀ Le 18 août, les B-25 du 381st *Bombardment Group* finissent par mettre hors d'état de nuire le croiseur de bataille *Strasbourg* et le croiseur *La Galissonnière* dans la rade de Toulon. Était-ce si indispensable ? Marseille se soulèvera trois jours plus tard et sera définitivement libérée le 28 août. (NARA)

Sur un autre plan, la Provence a indubitablement été le théâtre d'une guerre aérienne de haute technologie. Un puissant réseau de détection a ainsi été victime de l'action de contre-mesures électroniques de plus en plus sophistiquées, déployées à partir de plates-formes embarquées. À maintes reprises, les bombardiers lourds effectuant leurs attaques en aveugle au moyen de radar ont été contrés par des batteries de défense également guidées par radar, dont les obus étaient équipés de fusée de proximité. Aux bombes radioguidées des uns ont répondu les missiles air-mer des autres. Des roquettes air-air ont été également employées (avec peu de résultat), tandis que les avions tactiques ont couramment utilisé des bombes à sous-munitions.

Cependant plus que de technologies innovantes, la Provence a été, de l'aveu même du *Major General* John K. Cannon, commandant la 12th *Air Force* et la MATAF, « le champ d'expérimentation presque parfait des nouvelles techniques de guerre aéronavale et d'assaut amphibie ».

L'expérience a sans doute obtenu des résultats bien meilleurs que ceux auxquels on semblait s'attendre au sein des échelons supérieurs de l'USAAF. Peut-on pour autant parler de réussite militaire exemplaire ? L'offensive aérienne a été marquée par une suite de demi-échecs et de succès partiels qui ont assez paradoxalement abouti à créer les conditions d'une remarquable réussite stratégique sinon tactique.

Comme pour *Overlord*, la supériorité aérienne était la clé du succès des autres missions confiées à l'aviation. Or, dès le premier bombardement massif entrepris par l'USAAF le 17 août 1943 contre les terrains de la basse vallée du Rhône, il est évident que les Alliés disposent *de facto* de la supériorité aérienne. Celle-ci sera sans cesse affirmée aux cours des opérations réalisées au-dessus de la Provence jusqu'à la fin de l'année 1943 et lors des premiers mois de 1944. Jamais la Luftwaffe, même renforcée temporairement, ne sera en mesure de la contester sérieusement.

◀ La chasse de nuit américaine brillera par son inefficacité et pas seulement pendant « Dragoon ». En Europe, sur quelque 5 000 sorties étalées sur 18 mois, elle ne revendiquera que 32 victoires pour la perte de... 45% de ses effectifs. Ici, un Beaufighter Mk. VIF (KV912) du 416th *Night Fighter Squadron* à Grottaglie en novembre 1943. (NARA)

▶ Page de droite
Tout un symbole : un P-47D du 57th *Fighter Group* survole les ruines de Berchtesgaden, en mai 1945. La contribution des unités aériennes qui ont participé au débarquement de Provence et à la poursuite des armées allemandes jusqu'au cœur du *Reich* est souvent négligée. Pourtant, tout autant que celles venues d'Angleterre, elles ont participé à la victoire finale des Alliés contre l'Allemagne nazie. (NARA)

Dès lors, pour n'avoir pas pris au début du mois de juin 1944, alors que des conditions idéales étaient réunies, les mesures permettant une éradication aussi complète que possible des forces aériennes allemandes opérant dans le Sud-Est, les MAAF ont dû mobiliser par la suite, du premier au dernier jour de l'offensive, des forces considérables à la seule fin de maintenir la supériorité aérienne.

La protection de la tête de pont a pu, certes de jour, être réalisée dans de bonnes conditions avec des forces limitées, constituées d'environ trente appareils en patrouille (CAP). En revanche, l'incapacité des chasseurs de nuit à s'opposer aux appareils allemands, tant dans le cadre d'actions préventives contre leurs bases de départ qu'en ce qui concerne les interceptions, ne peut qu'être soulignée.

Dans ce domaine comme dans d'autres, bien que les carences aient souvent pu être rapidement identifiées et partiellement corrigées, la réussite finale des MAAF tient davantage à une conjonction d'événements heureux qu'à tout autre paramètre.

Il en va de même de la campagne d'interdiction. En ce qui concerne le réseau ferroviaire et, dans une moindre mesure routier, elle a donné des résultats satisfaisants en permettant de bloquer quasiment le trafic aux heures les plus cruciales de l'opération *Dragoon*. Mais d'une part, il s'agit d'une réussite relative, puisque, grâce à l'action énergique des pionniers de la Wehrmacht, des réparations de fortune ont permis le maintien d'un trafic sporadique – au moins jusqu'au 15 août – il s'agit d'autre part, d'une réussite en elle-même assez vaine.

On peut en effet s'interroger sur la consistance des réserves, sur lesquelles l'OKW aurait pu prélever les renforts et les moyens dont il aurait pu disposer pour les acheminer d'abord jusqu'à Lyon ou Gênes avant de les faire transiter par la vallée du Rhône ou par Vintimille. Seule la 11. *Panzerdivision* cantonnée à Montauban constituait une menace sérieuse. Malgré les sacrifices consentis (sept P-38, trois P-47 et deux Hellcat perdus en 24 heures, les 19 et 20 août), l'aviation tactique alliée n'a jamais été en mesure de s'opposer sérieusement à son repli vers l'est. Au mieux, elle a conduit une action retardatrice. Elle s'est également avérée incapable de s'opposer à la traversée du Rhône, puis à la retraite en bon ordre de cette formation et d'une part importante de la 19. *Armee*.

Bien que les conditions se trouvassent réunies, il n'y a donc pas eu en Provence un équivalent à la bataille de Falaise. Une des raisons de cet échec tactique est à rechercher dans l'absence, assez incompréhensible, au sein du XIIth TAC (à l'exception des F6F de l'US Navy) d'appareils équipés pour l'emport de roquettes air-sol. Il s'agit pourtant là d'une arme antichar, dont l'efficacité redoutable, bien qu'aujourd'hui discutée, vient d'être démontrée en Normandie !

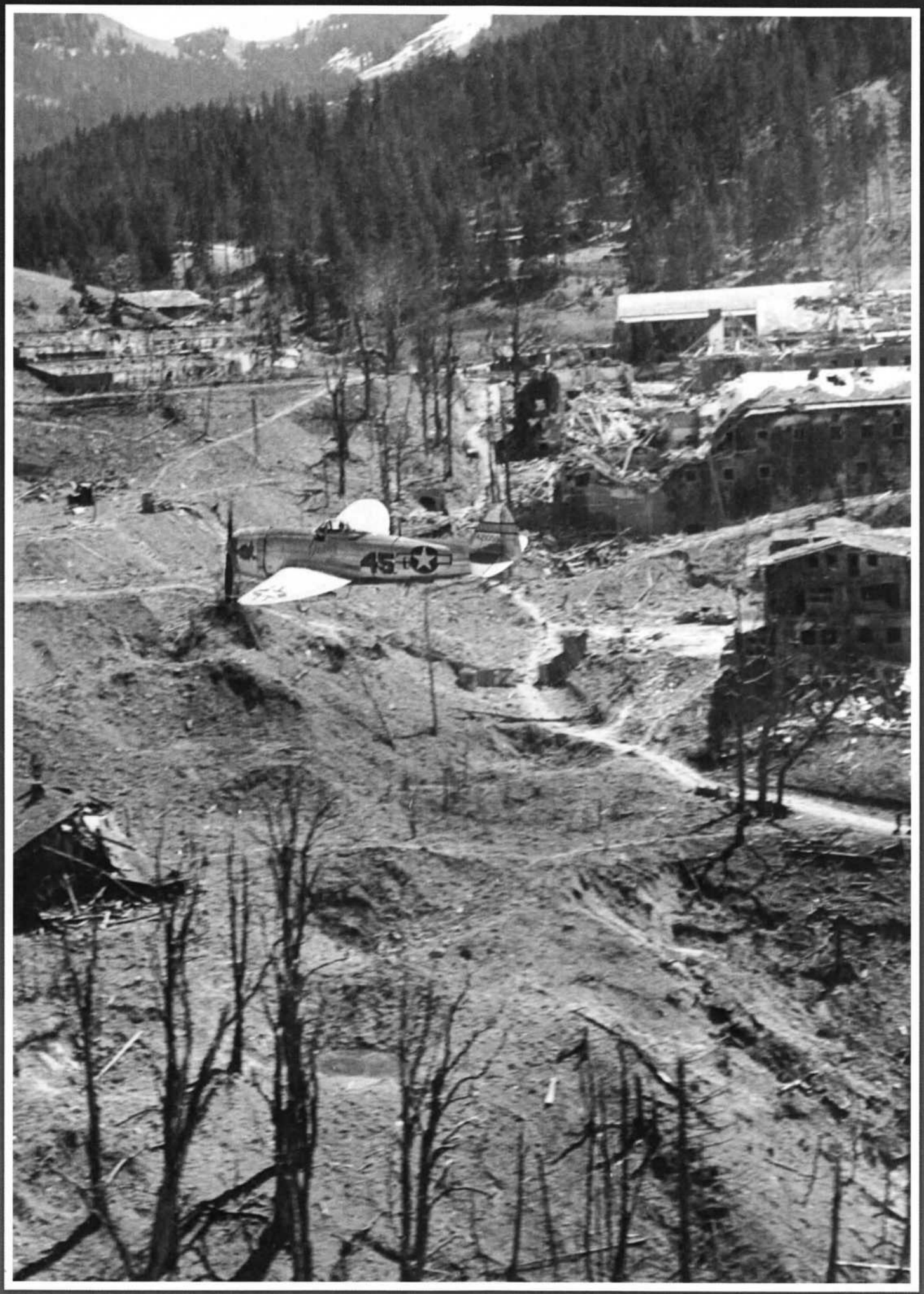
La retraite rapide des forces allemandes permet une réalisation de l'ensemble des objectifs assignés à *Dragoon* selon un calendrier extrêmement favorable. Cette réussite indéniable contribue à faire du volet aérien de l'opération un archétype que ses promoteurs ont voulu rendre adaptable aux futures grandes opérations amphibies. La guerre en Europe se terminera avant qu'une occasion nouvelle ne se présente. Le modèle n'était pas transposable dans le Pacifique en raison, entre autres, de l'immense étendue du théâtre d'opérations.

Le schéma ne pourra pas être réédité à Inchon par manque de temps ni à Suez par manque de moyens. C'est finalement la première guerre du Golfe qui offrira les conditions propices à la mise en œuvre d'un modèle adapté. Les résultats obtenus par la Coalition internationale en février 1991 seront étonnamment similaires à tous points de vue à ceux d'août 1944.

Deux conclusions opposées peuvent être tirées de ces campagnes engagées à près d'un demi-siècle d'intervalle. La première consiste à n'accorder qu'un caractère relatif au succès du plan aérien adopté en Provence et plus tard dans le Golfe Persique, en le faisant tenir davantage à la faiblesse de l'ennemi qu'à des qualités intrinsèques de sa conception. La seconde tend au contraire à considérer qu'au-delà des destructions matérielles, ravalées au rang de l'accessoire, l'organisation de frappes aériennes massives et prolongées vise avant tout à l'anéantissement des forces morales de l'adversaire.

Si l'on considère sous cette optique les résultats obtenus en août 1944 par l'aviation tactique alliée, le volet aérien de l'opération *Dragoon* apparaît définitivement comme une authentique réussite. ■

▶ Les moutons qui paissent sur les pistes représentent pour les aviateurs alliés un danger peut-être plus grand que la Luftwaffe. Ici des P-47D du 79th *Fighter Group* à Pomigliano (Italie). Seul l'avion à droite (X51) porte les marques complètes du groupe. (NARA)


45

278595
M
56

ANNEXE

Par C-J. Ehrengardt

LES MARQUES DU MTO

De même que les noms de famille ont fait leur apparition quand plusieurs individus ont porté le même prénom au sein de la même communauté, il a fallu inventer un système pour identifier plusieurs avions de même type au sein de la même unité et, surtout, plusieurs unités équipées du même type d'avion évoluant dans un même théâtre d'opérations. C'est ainsi que sont nés les « codes tactiques ».

Des seize *Air Forces* qui ont existé pendant la Seconde Guerre mondiale, seules les 8th et 9th ont adopté de façon systématique des codes à trois caractères alphanumériques (deux caractères identifiant l'unité, le troisième l'avion), copiés sur la manière de faire de l'aviation de leur pays hôte, la RAF. Toutefois, ceux-ci s'avérant peu visibles de loin, dès lors il s'est agi d'assembler et de contrôler plusieurs centaines d'appareils, il a fallu avoir recours à un système plus visuel faisant appel à des symboles géométriques pour les bombardiers et à des décorations colorées pour les chasseurs.

Beaucoup d'*Air Forces* ont laissé libre cours à leur fantaisie et c'est le cas des deux qui nous préoccupent ici, les 12th et 15th *Air Forces*. Ces deux entités, la première créée le 20 août 1942 et la seconde le 30 octobre 1943, sont l'équivalent tactique et stratégique des 9th et 8th *Air Forces* pour le MTO (*Mediterranean Theater of Operations)*, zone assez large s'étendant de l'Afrique du Nord à l'Italie en passant par la Sicile, la Sardaigne, la Corse et le Sud de la France.

Les marques tactiques des unités rattachées à l'une comme à l'autre ont évolué au fil du temps pour des raisons de lisibilité et d'expansion. Par ailleurs, les *Air Forces* n'étaient pas imperméables : certains groupes sont passés de la 12th à la 15th AF (comme le 31st FG, à l'origine un groupe de la... 8th AF) et d'autres ont fini la guerre sous des horizons lointains (comme le 33rd FG muté en Asie).

Nous ne traiterons que des unités présentes en Europe à la date du 15 août 1944 (par exemple, le 33rd FG avait déjà gagné l'Inde six mois plus tôt).

En règle générale, les monomoteurs du MTO portaient une casserole rouge pour les avions à moteur en ligne ou une bande rouge autour du capot pour les avions à moteur en étoile.

◄ Les différents symboles géométriques figurant sur la dérive de ce B-24J-1-NT identifient cet appareil comme appartenant au 451st *Bombardment Group* de la 15th *Air Force*. (NARA)

27th *FIGHTER GROUP*

Rapatrié d'Australie aux USA en mai 1942, le 27th *Bombardment Group (L)* est affecté au MTO en novembre 1942 et commence ses opérations sur A-36 en juin 1943. Il est transformé sur P-40 en janvier 1944, puis sur P-47 en juin 1944. Rebaptisé *Fighter-Bomber Group* en août 1943, il devient *Fighter Group* en mai 1944.

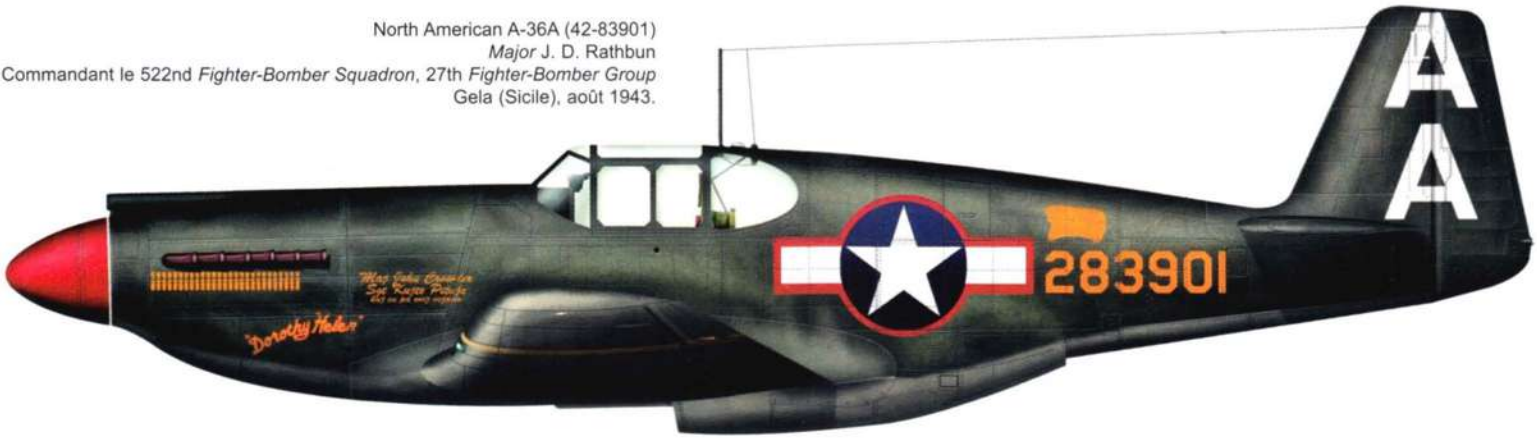
Ses A-36 portent deux lettres – la première indiquant le *Squadron* (A, B et C), la seconde étant la lettre individuelle de l'appareil – de part et d'autre de la cocarde de fuselage jusqu'à l'apparition des « barres » aux cocardes, puis superposées sur la dérive.

On ne connaît pas les marques de ses P-40. Les P-47 portent une bande de 12 in. de large (env. 0,30 m) sur l'empennage vertical dans la couleur du *Squadron* : rouge pour le 522nd FS, bleu pour le 523rd et jaune pour le 524th. Les volets des capots sont également peints dans la couleur du *Squadron* de façon alternée. Les P-47 conservent une lettre individuelle, elle est rouge et apposée en avant de la cocarde de fuselage au 522nd, bleue sur la dérive au 523rd et noire sur la dérive au 524th. Dans ces deux derniers cas, le *radio-call number* est effacé.

Un chiffre était appliqué quand les effectifs excédaient 26 avions.

▶ Un P-47D du 524th *Fighter Squadron* (bande de dérive et décorations jaunes, y compris le moyeu des roues et les trappes du capot) du 27th *Fighter Group*. (Collection G. Julien)

North American A-36A (42-83901)
Major J. D. Rathbun
Commandant le 522nd *Fighter-Bomber Squadron*, 27th *Fighter-Bomber Group*
Gela (Sicile), août 1943.



57th *FIGHTER GROUP*

Le 57th FG s'établit en Égypte avec ses P-40 en octobre 1942 sous la tutelle de la 9th AF. En août 1943, il est versé à la 12th AF. Il est transformé sur P-47 au début de l'année 1944.

Les codes tactiques peints sur les P-40 sont les classiques (pour ce théâtre d'opérations) « *Battle numbers* » attribués par plages en fonction des *Squadrons* : de 10 à 39 pour le 64th FS, de 40 à 69 pour le 65th et de 70 à 99 pour le 66th. Ils sont généralement appliqués de part et d'autre de la cocarde, mais, parfois, les deux chiffres figurent devant la cocarde. Chaque *Squadron* porte son insigne sur le capot.

Le même système est repris pour les P-47 avec la répétition du code sur la lèvre inférieure du capot (64th FS) ou le bord d'attaque des ailes (65th). Une bande jaune de 40 cm environ (bordée de noir sur les avions alu seulement) apparaît sur l'empennage vertical. Une bande jaune de 45 cm est peinte sur les ailes, juste à l'extérieur des mitrailleuses (avec liseré noir sur les avions non camouflés).

Sur les P-47 camouflés, les codes sont blancs et sur les avions alu, noirs ombrés de rouge (64th), bleus ombrés de noir (65th) et noirs ombrés de rouge (66th).

▶ Le P-40K-1-CU du *1st Lieutenant* Robert J. Overcash du 64th *Fighter Squadron*, 57th *Fighter Group* à Hani, en mai 1943. Il porte cinq marques de victoires et un crâne sous la verrière. (Life)

Republic P-47D-23-RA (42-27910)
Major Gilbert O. Wymond Jr. commandant le 65th *Fighter Squadron*
57th *Fighter Group*
Grosseto, septembre 1944.

◀ Le P-47D-15-RE (42-75739) du *2nd Lieutenant* William W. Bateman, du 65th *Fighter Squadron*, 57th *Fighter Group*, à Alto, en août 1944. Bateman devait se tuer le 18 août 1944 en percutant une ligne à haute tension lors d'un *strafing* vers Manosque. (Photo J. Hare)

79th *FIGHTER GROUP*

Équipé de P-40, le 79th FG se trouve affecté à la 9th AF en Égypte en octobre 1942. Il passe à la 12th AF en août 1943 et est transformé sur P-47 en janvier 1944.

Ses P-40 portent les classiques « *Battle numbers* », quoique systématiquement précédés de la lettre « X » : 10-39 (85th FS), 40-69 (86th) et 70-99 (87th). Les P-47 conservent ce système, bien que la lettre « X » se retrouve parfois en suffixe ou carrément absente.

Vers la fin de l'année 1944 apparaît une décoration sur l'empennage vertical composée d'un puis trois éclairs jaunes. L'empennage arrière au complet est peint en bleu moyen.

L'insigne d'escadrille n'est généralement porté que du côté gauche du capot. Enfin, le moyeu d'hélice, rouge au départ, est repeint en bleu et le tiers inférieur du capot est peint en rouge.

◀ Un P-47D du 86th *Fighter Squadron*, 79th *Fighter Group* vers la fin du conflit. Il y avait une grande variation dans la décoration de l'empennage vertical. (Collection G. Julien, via Belaga)

86th *FIGHTER GROUP*

▶ Le *Colonel* E. E. Bates Jr, commandant le 86th *Fighter Group* entre août 1944 et février 1945. Sur cette photo, on note que les bandes claires sont bien peintes en blanc. (NARA)

D'abord dénommé *Fighter-Bomber Group*, le 86th arrive en Afrique du Nord en mars 1943 avec ses A-36, auxquels sont ultérieurement adjoints quelques P-40. Il devient *Fighter Group* en mai 1944, époque à laquelle il commence à percevoir des P-47.

L'identification des A-36 n'est pas connue avec précision. Une lettre aurait été attribuée à chaque *Squadron* : « V » au 525th FBS, « L » au 526th et « T » au 527th. Par ailleurs, ce dernier utilise une bande diagonale blanche barrant l'empennage vertical et une lettre individuelle blanche derrière la cocarde de fuselage.

Les P-47 reçoivent une décoration du plus bel effet composée de bandes alternées rouges et blanches sur la totalité de l'empennage arrière avec, parfois, une variante : les stabilisateurs horizontaux peints entièrement en rouge. Les avions sont numérotés de manière classique, les numéros individuels étant habituellement peints en noir. Souvent, le *radio call sign* (*serial number*) est repeint en noir sur le fuselage en avant du code tactique (sans le chiffre du millésime) et l'insigne de l'escadrille porté sur le capot du côté droit.

Republic P-47D (*serial inconnu*)
1st Lieutenant George Frey
525th *Fighter Squadron*, 86th *Fighter Group*
Grosseto (Italie), septembre 1944.

Republic P-47D-27-RE (42-27309)
1st Lieutenant John P. Botten
525th *Fighter Squadron*, 86th *Fighter Group*
Braunschardt (Allemagne), 8 mai 1945.
Toutes les victoires ont été acquises au sol.

324th *FIGHTER GROUP*

D'abord affecté à la 9th AF sous la forme de *Squadrons* autonomes, le 324th FG est regroupé pour rejoindre la 12th AF en juillet 1943. Il abandonne ses Curtiss P-40 pour des P-47 en juillet 1944.
En Afrique du Nord, les P-40 portent un code tactique composé d'une lettre (« Y ») et de deux chiffres : en fait un nombre tactique conforme aux habitudes du MTO, à savoir de 1 à 9 pour l'état-major, de 10 à 39 pour la première escadrille (314th FS), de 40 à 69 pour la deuxième (315th FS) et de 70 à 99 pour la troisième (316th FS). En Italie, la lettre « Y » est abandonnée.
Sur les P-47 sont adoptées des marques spécifiques : une bande noire sur l'empennage vertical, une flamme frappée sur cette bande, un éclair sur le fuselage (ombré en noir) et un losange (avec liseré noir) sur le capot du côté gauche. Ces trois derniers éléments sont peints dans la couleur du *Squadron*, à savoir en jaune pour le 314th, en rouge pour le 315th et en blanc pour le 316th. Le code tactique (plages inchangées) est habituellement noir, avec ou sans ombrage dans la couleur du *Squadron*.

◀ Le P-47D-27-RE (42-27277) du *1st Lieutenant* Richard G. Keene après un atterrissage forcé au terme d'une mission sur l'Allemagne. L'avion appartient au 315th FS du 324th FG et porte en conséquence toutes ses décorations en rouge. (NARA)

Republic P-47D-27-RE (42-27105)
314th *Fighter Squadron*, 324th *Fighter Group*
Lunéville (France), début 1945.

350th *FIGHTER GROUP*

Affecté à la 8th AF en octobre 1942, le 350th FG est transféré en Afrique du Nord en janvier 1943 et combat au sein de la 12th AF jusqu'à la fin de la guerre. Il est équipé d'un mélange de P-39, P-400 et P-38 avant d'être transformé sur P-47 à partir du mois d'août 1944.
Il lui est rattaché le 1° *Grupo de Aviação de Caça* brésilien en tant que quatrième *Squadron*, en octobre 1944.
Sur ses P-47, le 350th a laissé chaque *Squadron* déterminer ses propres marques d'identification, à l'exception des codes tactiques composés de trois caractères alphanumériques : un premier chiffre représentant le chiffre des unités du numéro du *Squadron* (« 5 » pour le 345th, « 6 » pour le 346th et « 7 » pour le 347th FS), la lettre représentant le *Flight* (A, B, C et D – on trouve aussi un « O », dont on ne sait toujours pas à quoi il se réfère) et le chiffre individuel de l'avion. Le code tactique est porté à l'endroit choisi par le *Squadron*.
Le 345th FS adopte un éclair jaune sur une bande oblique noire traversant la dérive et le gouvernail, le 346th un damier noir sur fond métal sur le gouvernail et le 347th une grande lettre « A » rouge ou noire sur la dérive.

▶ Trois P-47D du 345th *Fighter Squadron*, 350th *Fighter Group*, en vol au-dessus de l'Italie en février 1945. L'avion au premier plan porte l'inscription FLAK HAPPY. Les volets de capot sont ici jaunes et bleus; au 346th, ils sont rouges et métal et au 347th, sans décoration. (NARA)

▶ Les P-47D du 1° GAvCa brésilien à Tarquinia, fin 1944. Les appareils n'ont pas encore reçu leur insigne ni leur code tactique, qu'ils emprunteront au 350th FG, à savoir la lettre du *Flight* et le chiffre individuel de l'avion. (NARA)

Bell P-39N-1-BE (42-18349)
345th *Fighter Squadron*, 350th *Fighter Group*
Bône (Algérie), juin 1943.

Republic P-47D-30-RE (44-20978)
Major C. E. Gilbert, commandant le 346th *Fighter Squadron*
350th *Fighter Group*
Pise-San Gilusto, mars 1945.

4e ESCADRE

Au moment de sa création, le 12 mai 1944, la 4e escadre des Forces aériennes françaises rassemble les GC 2/3 *Dauphiné* et 2/5 *Lafayette*, auxquels est ensuite adjoint le 1/4 *Navarre*. Les deux premières unités sont alors entièrement équipées en P-47, le 1/4 étant transformé courant juillet.

Au départ, elles utilisent le système classique en vigueur au sein de la 12th AF et numérotent leurs avions comme suit : de 10 à 39 pour le 2/5, de 40 à 69 pour le 2/3 et de 70 à 99 pour le 1/4.

Après l'intégration de la 4e escadre à la 1st *Tactical Air Force*, début décembre 1944, ces groupes reçoivent un code semblable à ceux utilisés par les 8th et 9th AF, respectivement 9V, I3 et 3U.

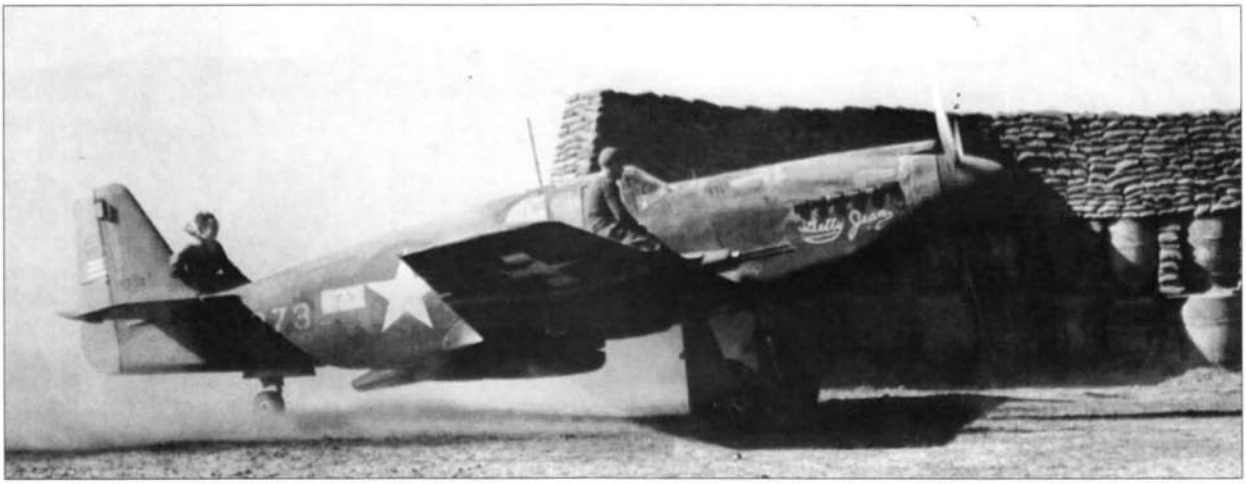
En octobre 1944, le 3/3 *Ardennes* rejoint la 4e escadre et, en décembre, le 1/4 est transféré à la 3e escadre. Les P-47 du 3/3 portent le code tactique de 61 à 90, mais ils se distinguent visuellement des avions du 2/5 et du 2/3 qui possèdent un « *Battle number* » identique par l'apposition d'une croix de Lorraine sur la dérive (bien que n'étant pas unité FAFL *stricto sensu*). Par la suite, ils reçoivent le code TG.

Les unités françaises conserveront leurs insignes de tradition.

◀ Un appareil du GC 2/3 *Dauphiné* portant les codes tactiques en vigueur au sein de la 1st *Tactical Air Force* depuis le 1er décembre 1944. (Collection J. Mutin)

Republic P-47D-25-RE (42-26520)
Capitaine Minot, commandant la 1ère escadrille
GC 1/4 *Navarre*
Alto (Corse), août 1944.

111th *TACTICAL RECONNAISSANCE SQUADRON*



▶ Un P-51-2 (41-37367) du 111th *Tactical Reconnaissance Squadron* photographié à Anzio, le 6 avril 1944. L'application des « oreilles » à la cocarde de fuselage a fait disparaître une partie du *radio-call number* peint en jaune sur le fuselage. Les mécaniciens ont toutefois eu la précaution de le répéter sur la dérive. L'avion est baptisé BETTY JEAN. (NARA)

Rattaché au 68th *Observation Group*, le 111th *Observation Squadron* s'installe en Afrique du Nord en novembre 1942. Rebaptisé 111th TRS en mai 1943, il opère sur divers types d'avions dont des A-20, des P-39 et les premiers P-51 et ex-Mustang I.

Jusque vers juin 1943, lorsque les nouvelles cocardes « à oreilles » apparaissent, les P-51 volent avec un drapeau américain peint sur l'empennage arrière, en raison de la similitude de leur silhouette avec celle du Bf 109.

Au départ, le seul code tactique est le *radio-call number* qui, au lieu de figurer sur la dérive, est peint en jaune sur le fuselage en arrière de la cocarde. À partir de la fin de l'année 1943, un vrai code tactique est introduit, consistant en deux lettres peintes derrière la cocarde, la première identifiant le *Flight* (A, B, C) et la seconde l'avion.

À la fin de l'année 1944, les F-6 reçoivent un code standardisé de deux lettres (« NS ») devant la cocarde et une lettre individuelle derrière. Pendant quelques mois, les avions volent avec un empennage vertical décoré de bandes obliques vertes.

▼ Alignement de F-6C du 111th *Tactical Reconnaissance Squadron*. On note le code « CQ » sur le deuxième appareil (DARLIN MOM ?), identifiant le *Flight C*. (NARA)

42nd *BOMBARDMENT WING*

◀ Un B-26G-25-MA (44-68179) du GBM 2/52 *Franche-Comté* en vol de groupe au-dessus de l'Italie. On note que les cocardes françaises sont portées aux six positions habituelles et, de ce fait, ne recouvrent les cocardes US que sur le fuselage et le côté gauche de la voilure. Sur les avions camouflés, les numéros individuels ne sont pas verts, ils sont simplement évidés et soulignés en blanc. (Collection J. Mutin)

Codes tactiques du 42nd *Bombardment Wing*

Groupe	*01-25*	*26-50*	*51-75*	*76-99*	*Couleur*
17th BG	34th BS	37th BS	95th BS	432nd BS	Rouge
319th BG	437th BS	438th BS	439th BS	440th BS	Blanc
320th BG	441st BS	442nd BS	443rd BS	444th BS	Jaune
31e escadre	1/22	2/20	1/19		Bleu
34e escadre	2/52	2/63	1/32		Vert

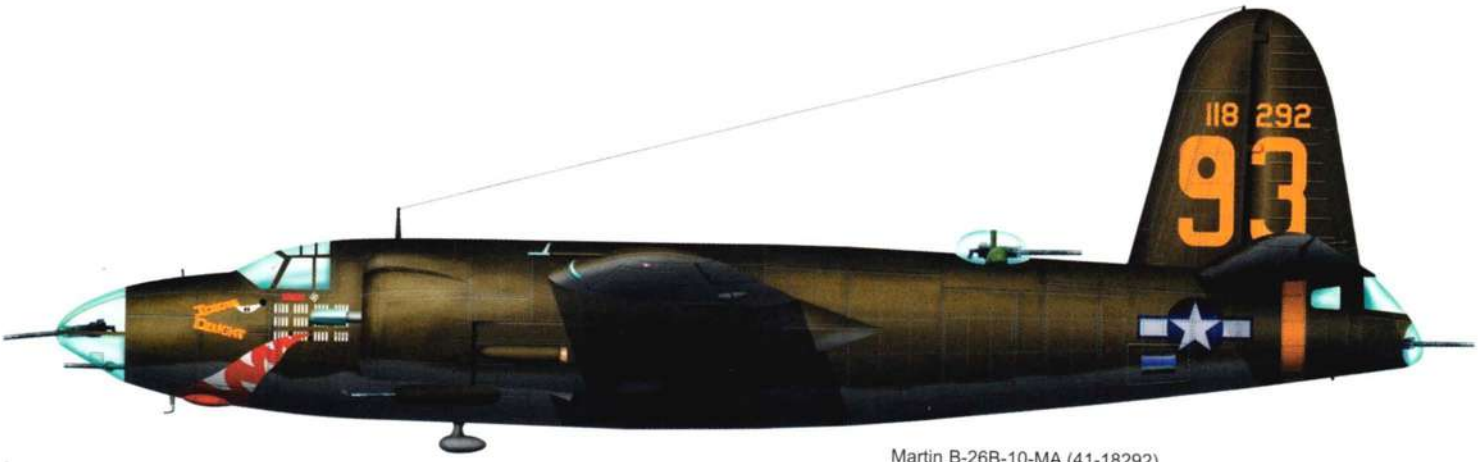
Assigné à la 12th AF le 31 juillet 1943, le 42nd BW se compose de trois groupes de bombardement moyen équipés en Martin B-26 Marauder, les 17th, 319th et 320th, auxquels seront ultérieurement adjoints les 31e et 34e escadres de bombardement moyen des Forces aériennes françaises (l'escadre française étant considérée comme un *Group* par les Américains).

Les codes tactiques adoptés sont à la fois simples et compliqués. Simples, parce qu'ils sont communs à tous les groupes : un « *Battle number* » peint sur la dérive, de 01 à 25 pour le premier *Squadron*, de 26 à 50 pour le deuxième, de 51 à 75 pour le troisième et de 76 à 99 pour le quatrième. Compliqués, parce que seule la couleur du code permet d'identifier le groupe : rouge pour le 17th, blanc souligné en noir pour le 319th et jaune souligné en noir pour le 320th. Par ailleurs, une bande dans la couleur du groupe est peinte sur le fuselage arrière, sous l'empennage horizontal.

Les groupes français utilisent le même système. Ils conservent leur insigne de tradition, sauf le 2/20 *Lorraine*, seule unité FAFL des six groupes, qui arbore une large croix de Lorraine bleue sur le fuselage avant. En général, l'insigne est porté du côté gauche et les armes de la province de l'autre.

▼ Un B-26G du 432nd *Bombardment Squadron*, 17th *Bombardment Group*, identifiable à son code tactique rouge, survole la ville de Florence. (NARA)

▼ Un B-26B-40-MA (42-43304) du 444th *Bombardment Squadron*, 320th *Bombardment Group* au-dessus de Calafuria pendant l'opération « Strangle », qui a consisté à couper toutes les voies de communication au nord de Rome, jusqu'à la chute de la capitale italienne. (NARA)



Martin B-26B-10-MA (41-18292)
444th *Bombardment Squadron*, 320th *Bombardment Group*
Alto (Corse), septembre 1944.

57th *BOMBARDMENT WING*

Par rapport aux groupes de B-26, la situation de ceux de B-25 est beaucoup plus complexe. L'état-major s'étant désintéressé de la question, chaque groupe a adopté ses propres marques d'identification sans unité d'ensemble.

Ce *Wing*, qui a servi sous la 9th AF comme escadre de chasse, est affecté à la 12 AF en août 1943 sous sa dénomination définitive.

Cinq groupes ont été placés sous ses ordres à différentes périodes, mais au moment de *Dragoon*, seuls trois sont présents, les 310th, 321st et 340th BG.

310th *Bombardment Group*

Les B-25 du 310th se reconnaissent à leur large bande jaune (30 cm) entourant les empennages verticaux. En dessous se trouve une bande plus étroite (10 cm) peinte dans la couleur du *Squadron* : en blanc pour le 379th BS, en bleu clair pour le 380th, en jaune pour le 381st et en rouge pour le 428th. Chose relativement étrange, les avions ne sont pas identifiés individuellement.

321st *Bombardment Group*

Au 321st BG, tous les appareils portent l'extrémité des empennages verticaux peinte en rouge et les *Squadrons* s'identifient par un chiffre romain blanc : « I » pour le 445th BS, « II » pour le 446th, « III » pour le 447th et « IV » pour le 448th. Là non plus, il n'y a pas d'identification individuelle des appareils.

À la fin de l'année 1944, le 321st laisse tomber les chiffres romains et adopte des « *Battle numbers* » identiques à ceux du 12th BG.

340th *Bombardment Group*

Au 340th BG, les appareils sont identifiés par un code à deux chiffres peint en blanc. Le premier, reprenant le chiffre des unités du *Squadron* (« 6 » pour le 486th BS, « 7 » pour le 487th, « 8 » pour le 488th et « 9 » pour le 489th), est suivi d'un chiffre individuel.

12th *Bombardment Group*

Le 12th BG, rattaché au *Wing* entre juin 1943 et janvier 1944, utilise des plages de numéros à la manière des groupes de chasse : de 1 à 25 pour le 81st BS, de 26 à 50 pour le 82nd, de 51 à 75 pour le 83rd et 76 à 99 pour le 84th.

319th *Bombardment Group*

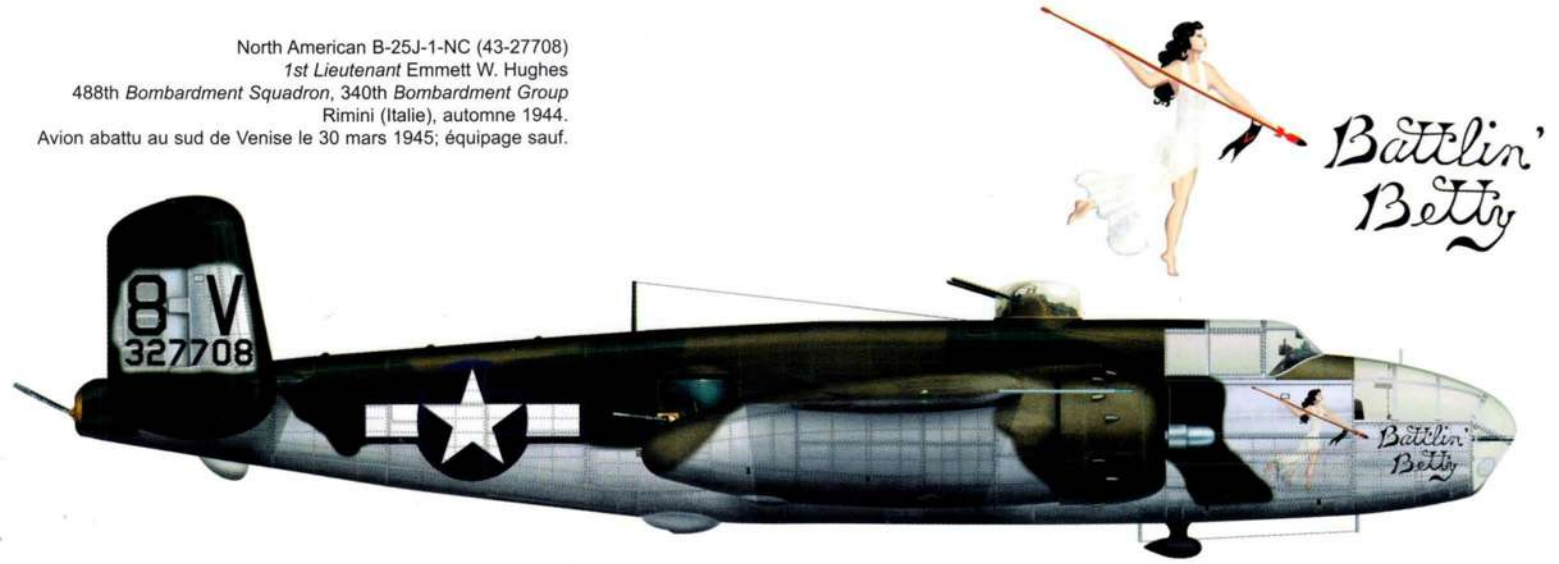
En novembre 1944, le 319th BG abandonne ses B-26 pour des B-25 et rejoint, pour une courte période, le 57th BW avant de rentrer aux États-Unis en janvier 1945. Il utilise successivement deux styles d'identification : un « *Battle number* » blanc dans les mêmes plages que le 12th BG sur un empennage vertical peint en noir (face extérieure uniquement), puis l'inverse. Les plages des *Squadrons* sont les suivantes : 1-25 pour le 437th BS, 26-50 pour le 438th, 51-75 pour le 439th et 76-99 pour le 440th.

◀ La bande jaune du 310th *Bombardment Group* est ici parfaitement visible, ainsi que la bande de couleur qui identifie le *Squadron*. On pourrait penser qu'elle est rouge sur cette photo, couleur réservée au 428th *Bombardment Squadron*, toutefois le B-25J (43-27552) baptisé PRETZEL, au second plan, appartenait au 380th *Bombardment Squadron*. En effet, c'est avec cette unité que l'équipage du *1st Lieutenant* Frank S. Miller Jr., est porté disparu le 4 avril 1945 à la suite d'une collision aérienne avec son leader au-dessus de l'objectif. Mais peut-être y a-t-il eu transfert d'un *Squadron* à l'autre entre-temps ? (NARA)

North American B-25J-1-NC
446th *Bombardment Squadron*, 321st *Bombardment Group*
Solenzara (Corse), août 1944.

Deux B-25J du 321st *Bombardment Group* après l'abandon des chiffres romains. Les « *Battle numbers* » indiquent qu'il s'agit d'appareils du 445th *Bombardment Squadron*. Les appareils ont conservé la pointe des empennages verticaux en rouge. (NARA)

North American B-25J-1-NC (43-27708)
1st Lieutenant Emmett W. Hughes
488th *Bombardment Squadron*, 340th *Bombardment Group*
Rimini (Italie), automne 1944.
Avion abattu au sud de Venise le 30 mars 1945; équipage sauf.



▲ Vol en formation de trois B-25J du 437th *Bombardment Squadron* du 319th *Bombardment Group*. Cet ancien groupe de B-26 a naturellement utilisé les mêmes codes tactiques sur ses B-25. (NARA)

47th *BOMBARDMENT GROUP*

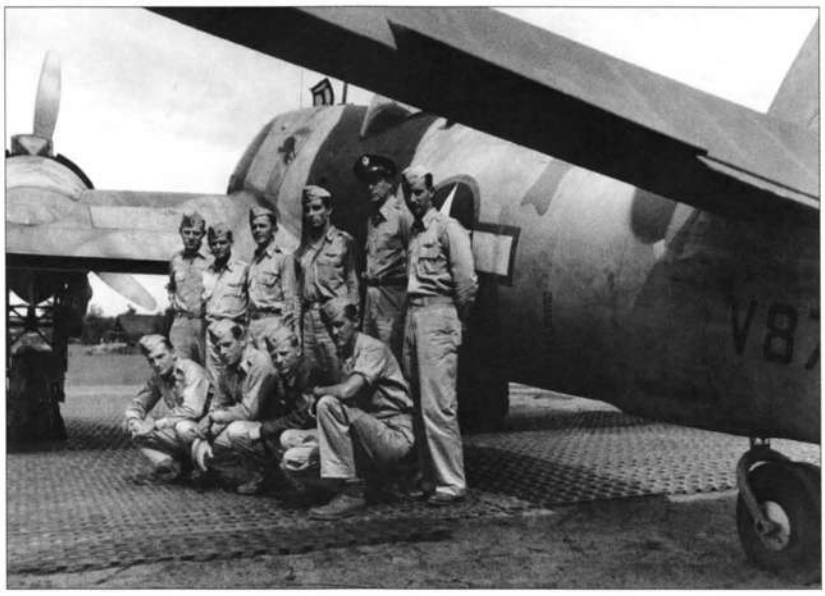
Le 47th BG arrive en Afrique du Nord peu après « Torch ». Il est alors équipé en A-20 et recevra quelques Douglas A-26.

Peu de photos de ce groupe sont connues et il n'est pas facile de déterminer ses marques tactiques, bien que les quelques images existantes permettent de penser qu'il a utilisé les codes classiques du théâtre méditerranéen : 01-25 pour le 84th BS, 26-50 pour le 85th, 51-75 pour le 86th et 76-99 pour le 412nd.

▶ Un A-20B du 47th *Bombardment Group* en Italie. On note un petit « 87 » blanc peint par-dessus un « 20 » à demi-effacé et de plus grande taille. (NARA)

NIGHT FIGHTER SQUADRONS

Quatre escadrons de chasse de nuit, les 414th à 417th NFS sont affectés à la 12th AF entre mai et août 1943. Arrivés en Afrique du Nord avec du matériel mal adapté (A-20 et P-70), ils sont rapidement transformés sur des Beaufighter Mk. VIF cédés par le commandement local de la RAF. Ils recevront des P-61 à partir de la fin de l'année 1944, mais pas en dotation suffisante pour se passer de leurs Beaufighter. Le 416th touchera quelques Mosquito Mk. 30.



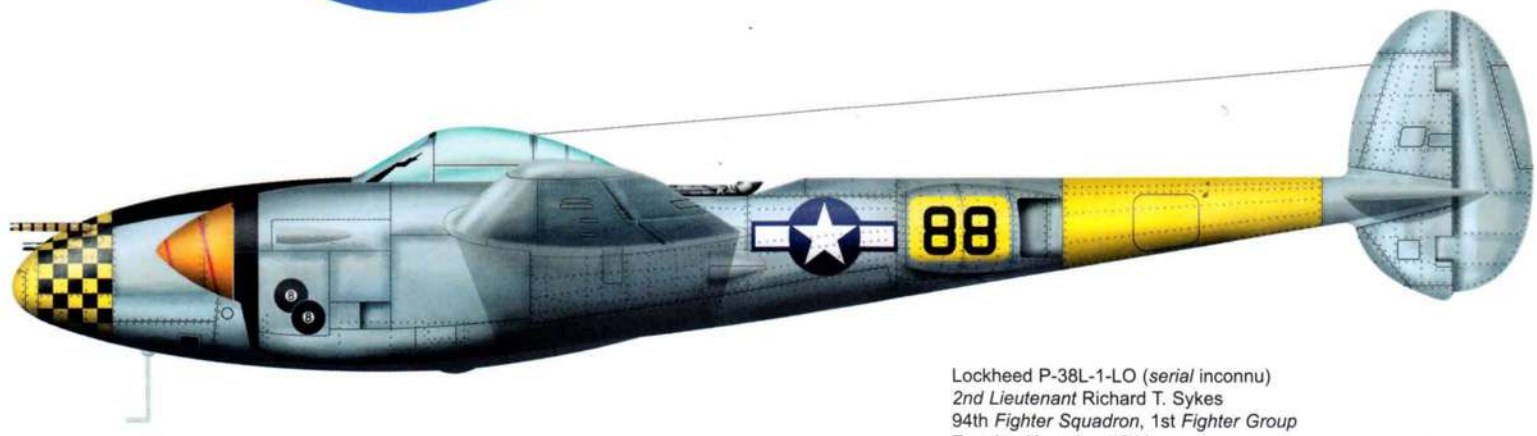
▶ Les pilotes du 414th *Night Fighter Squadron* posent devant un de leurs Beaufighter Mk. VIF à Grottaglie. Le chef d'escadrille, le *Major* Earl T. Smith, est le troisième debout en partant de la droite. Aucune marque ne permet de distinguer les unités de chasse de nuit entre elles. (NARA)

1st *FIGHTER GROUP*

Unité mythique, tout auréolée de la gloire de ses héros de la Grande Guerre, dont « l'as des as » Eddie Rickenbacker, le 1st FG s'installe d'abord en Angleterre en juin 1942. Il est transféré à la 12th AF en novembre 1942, puis à la 15th juste un an plus tard. Il vole tout au long de la guerre sur P-38.

À son arrivée sur le continent africain, ses avions conservent les codes attribués par la 8th AF : HV pour le 27th FS, LM pour le 71st et UN pour le 94th.

En avril 1944, le groupe abandonne ce système d'identification. Désormais, une bande de couleur de 60 cm de large entoure la partie arrière de chaque poutre : rouge pour le 27th, blanche (noire sur les avions alu) pour le 71st et jaune (puis blanche) pour le 94th. Un « *Battle number* » est alors attribué à chaque appareil en fonction des plages réservées aux *Squadrons* (1-30 pour le premier, 31-60 pour le deuxième et 61-90 pour le troisième) et apposé sur le radiateur de poutre.



Lockheed P-38L-1-LO (*serial* inconnu)
2nd Lieutenant Richard T. Sykes
94th *Fighter Squadron*, 1st *Fighter Group*
Foggia, décembre 1944.

14th *FIGHTER GROUP*

Le 14th FG entre en action avec ses P-38 sous le commandement de la 8th AF en octobre 1942. Un mois plus tard, il est transféré à la 12th AF en Afrique du Nord. En novembre 1943, il rejoint la 15th AF.

Le 14th FG possède la particularité d'avoir perdu l'un de ses trois *Squadrons* en route avant d'arriver en Angleterre. En effet, au cours du convoyage entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, le 50th FS est resté en Islande pour assurer la défense aérienne de cette base vitale de l'Atlantique Nord. Cette unité n'est remplacée qu'en mars 1943 par le 37th FS. De ce fait, l'*Air Ministry* britannique, chargé d'attribuer les codes tactiques aux unités de l'USAAF sur son sol, n'en délivre que deux au 14th FG : ES pour le 48th FS et QU pour le 49th.

Au début de leur aventure africaine, ces deux *Squadrons* conservent leur code tactique, tandis que le 37th FS se contente de numéroter ses avions de 1 à 30. Pour harmoniser l'ensemble, il est décidé d'abandonner les codes alphabétiques pour les deux autres *Squadrons* qui se répartissent les plages de 31 à 60 et de 61 à 99. Les codes numériques sont portés à la fois sur le radiateur et sur le nez.

Après son transfert à la 15th AF, le groupe adopte une bande horizontale de couleur de 30 cm de large sur les empennages verticaux : blanche pour le 37th FS, rouge pour le 48th et jaune pour le 49th.

▼ Un P-38L du 49th *Fighter Squadron*, 14th *Fighter Group*, en fâcheuse posture après un atterrissage en catastrophe sur un petit terrain auxiliaire en Dalmatie. La bande sur l'empennage est jaune et le code tactique est porté à la fois sur le nez et sur le radiateur. (NARA)

31st *FIGHTER GROUP*

Le 31st FG entre en opérations avec la 8th AF en août 1942. En novembre, il transfère ses Spitfire en Afrique du Nord. Alors rattaché à la 12 AF, il passe à la 15th en avril 1944 et est rééquipé en P-51.
Quand il arrive en Afrique du Nord, il perçoit de nouveaux Spitfire Mk. V Trop qui reçoivent tout naturellement les mêmes codes qu'en Grande-Bretagne, à savoir MX pour le 307 FS, HL pour le 308th et WZ pour le 309th. Toutefois, lorsque la dotation dépasse les 26 machines, les nouveaux arrivants se voient affecter une double lettre individuelle.
La transformation sur P-51 n'apporte pas de changement, si ce n'est que le groupe adopte une bande diagonale rouge sur l'empennage vertical pour une identification rapide à longue distance. Vers la fin de l'année 1944, elle est remplacée par cinq bandes diagonales rouges. Dans les derniers mois de la guerre, des bandes identiques sont peintes sur l'arrière du fuselage.

North American P-51D-5-NA (43-13464)
Major Samuel J. Brown
Commandant le 307th *Fighter Squadron*, 31st *Fighter Group*
San Severo (Italie), août 1944.

◀ Le Spitfire Mk. VIII du *1st Lieutenant* Leland P. Molland du 308th *Fighter Squadron* (31st *Fighter Group*) – on distingue le code « HL » devant la cocarde – probablement en Sicile au printemps 1944. L'appareil porte cinq croix noires et une croix blanche (un probable). Molland finira la guerre avec 10,5 victoires et trouvera la mort pendant la guerre de Corée. (NARA)

52nd *FIGHTER GROUP*

Tout comme le 31st FG, le 52nd FG commence sa carrière en Angleterre sur Spitfire en août 1942. Il est également affecté à la 12th AF lors des débarquements en Afrique du Nord, puis à la 15th en mai 1944; il est alors en cours de transformation sur P-51.
Il conserve aussi les codes affectés au départ par l'*Air Ministry* britannique : QP pour le 2nd FS, WD pour le 4th et VF pour le 5th. Il est amusant de constater que ces codes et ceux du 31st FG seront réutilisés par l'*Air Ministry* au profit des 78th et 4th *Fighter Groups* de la 8th AF ! Sans doute pour tromper l'ennemi...
Pour améliorer l'identification, une large bande jaune soulignée en noir est peinte autour de l'arrière du fuselage des P-51B/C. La lettre individuelle est alors transférée en gros caractère à cheval sur la dérive et le gouvernail : rouge (comme le code) pour le 2th FS, noire ou jaune soulignée en noir pour le 4th et jaune soulignée en noir pour le 5th. De nombreuses exceptions existent.
Parfois, une lettre désignant le *Flight* est peinte en blanc dans un rectangle rouge au-dessus du code du *Squadron*. Vers le début de l'hiver 1944, c'est tout l'empennage et la partie arrière du fuselage qui sont peints en jaune.

North American P-51D (44-13261)
Colonel Marion Malcolm
Commandant le 52nd *Fighter Group*
Madna (Italie), avril 1945.

82nd *FIGHTER GROUP*

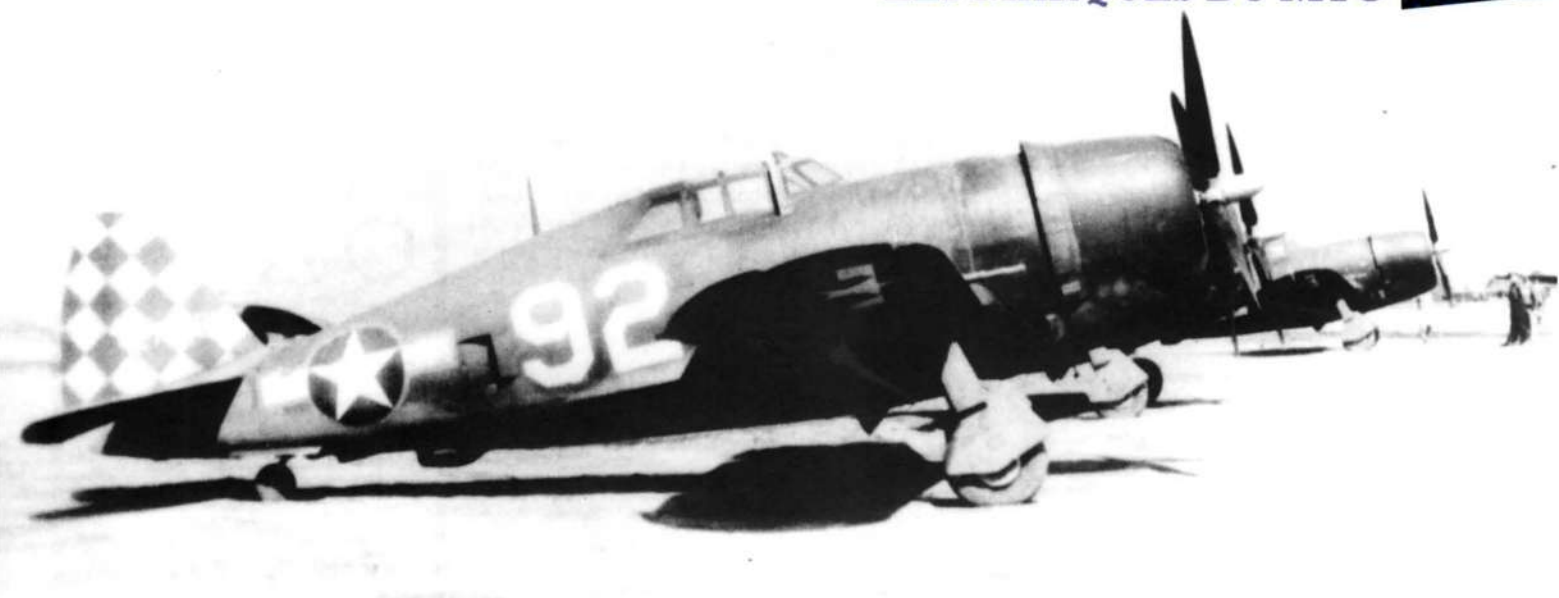
Le 82nd FG est affecté à la 12th AF en décembre 1942, puis à la 15th en novembre 1943. Il vole sur P-38 tout au long de sa carrière.

Le 82nd FG adopte un code tactique à deux lettres, la première désignant le *Squadron* et la seconde étant la lettre individuelle de l'appareil : A pour le 95th FS, B pour le 96th et C pour le 97th. Ce code est porté sur le radiateur de poutre. Avec l'arrivée des avions non camouflés, le code est apposé sur un carré de la couleur du *Squadron*. À dater de l'arrivée du groupe en Italie, le nez de la nacelle est peint en rouge. Vers la fin de la guerre, la face externe des empennages verticaux est peinte dans la couleur du *Squadron* : en rouge pour le 95th FS, en noir pour le 96th et en jaune pour le 97th. La lettre individuelle est replacée sur la dérive.

▶ Le P-38L du *Lieutenant Colonel* C.P. Hardy, commandant le 96th *Fighter Squadron*, 82nd *Fighter Group*, vers la fin de la guerre. On note les deux bandes obliques sur les poutres, qui marquent la fonction du pilote. Les *Flight Commanders* portaient une seule bande : verticale pour le *Flight* A, oblique vers l'arrière pour le B et oblique vers l'avant pour le C. Elles étaient peintes dans la couleur du *Squadron*. (NARA)

325th *FIGHTER GROUP*

North American P-51D (*serial* inconnu)
Major James V. Toner
Commandant en second le 325th *Fighter Group*
Rimini (Italie), mai 1945.



D'emblée affecté à la 12th AF, le 325th FG entre en action en avril 1943 avec ses P-40. Il est transféré à la 15 AF en décembre de la même année. Transformé sur P-47, il est rééquipé en P-51 en mai 1944.
Ses P-40 reçoivent un « *Battle number* » : 00 et 100 pour l'état-major, 10-39 pour le 317th FS, 40-69 pour le 318th et 70-99 pour le 319th. Au début de l'été 1943, ils reçoivent un damier jaune et noir sur le gouvernail et sur l'empennage horizontal qui donne au groupe son surnom, *The Checkertail Clan* (le clan des queues à damier).
Sur les P-47, la partie avant du capot est peinte en jaune avec parfois une « dent » à mi-capot. Cette décoration est soulignée en blanc.
Le même système est conservé sur les P-51. Dans les derniers mois de la guerre, le damier est étendu au fuselage arrière.

▲ Un P-47D du 319th *Fighter Squadron*, 325th *Fighter Group*, à Soliman (Tunisie), fin 1943. La cocarde de fuselage du « 92 » présente un curieux mélange de liseré jaune autour du cercle de l'étoile et de liseré rouge autour des « oreilles ». (Collection Aéro-Journal)

332nd *FIGHTER GROUP*

Le fameux « *All-Negro Fighter Group* » arrive en Italie avec ses P-47 en février 1944 (voir Aéro-Journal n° 6).
Il est précédé par le 99th *Fighter Squadron* qui a rejoint la 12th AF en avril 1943. Rattaché successivement à trois *Fighter Groups* différents, le 99th FS adopte un code tactique pour distinguer ses P-40 de ceux des autres *Squadrons* de ses groupes de tutelle : un A et deux chiffres dans une numérotation séquentielle, peints en blanc et soulignés en rouge de part et d'autre de la cocarde. Il est définitivement rattaché comme quatrième *Squadron* au 332nd FG en mai 1944.
De son côté, le 332nd FG fait sien le système classique du « *Battle number* » qui attribue les plages 10 à 39 au 100th FS, 40 à 69 au 301st et 70 à 99 au 302nd. Une fois intégré au groupe, le 99th conserve sa codification personnelle.
Très tôt, probablement en mars 1944, le 332nd FG peint l'empennage arrière tout entier de ses avions en rouge.

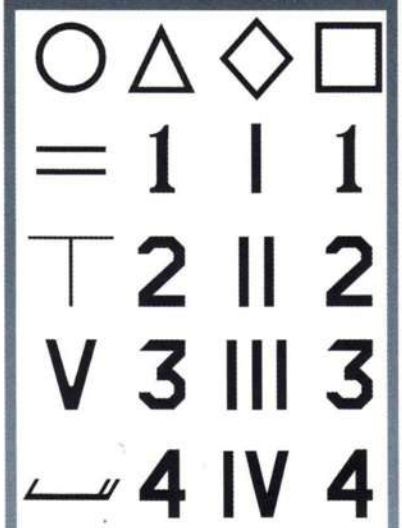
▼ Le P-51D du *Colonel* Benjamin O. Davis Jr., commandant le 332nd *Fighter Group*. Le nez et l'empennage arrière étaient peints en rouge. (NARA)

5th *BOMBARDMENT WING*

Les quatre groupes de B-17 originaux ont été transférés de la 12th AF à la 15th aux environs de novembre 1943 (le 301st a même commencé la guerre à la 8th AF). C'est avec la 12th AF, en juin 1943, qu'ils vont recevoir leurs premiers codes tactiques. Le système est révisé en mars 1944 pour tenir compte de l'arrivée de deux nouveaux groupes.

▲ Un B-17F-55-BO (52-29473) du 99th *Bombardment Group*, 347th *Bombardment Squadron*, survole la côte de l'Italie lors d'une mission au début de l'année 1944. - (NARA)

Premier système (06.43 - 03.44)



2nd BG	97th BG	99th BG	301st BG
20th BS	340th BS	346th BS	32nd BS
49th BS	341st BS	347th BS	352nd BS
96th BS	342nd BS	348th BS	353rd BS
429th BS	343rd BS	416th BS	419th BS

Second système - (04.44 - 05.45)

▶ Ce B-17G-20-BO (42-31473) du 301st *Bombardment Group*, 313rd *Bombardment Squadron*, survolant ici les Alpes en route pour l'Allemagne, est perdu avec le 2nd *Bombardment Group* le 29 août 1944. (NARA)

LES *WINGS* DE B-24

Les deux premiers groupes (98th et 376th BG) sont d'abord affectés à la 9th AF en Afrique du Nord, puis à la 12th avant de passer à la 15th en novembre 1943. Ils y arrivent avec leurs propres marques tactiques, un code alphabétique pour le premier et des « *Battle numbers* » pour le second. Une nouvelle codification est alors imposée par l'état-major de la 12th en juin 1943; elle est conservée par la 15th. Le système change en mars 1944 avec l'application de symboles très colorés pour faciliter l'assemblage des formations en vol, largement inspirés par ceux de la 8th AF.

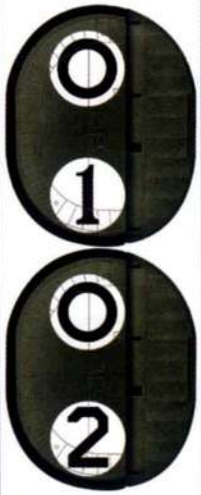
La distinction entre les *Squadrons* est laissée à l'appréciation des groupes. La plupart utilisent des « *Battle numbers* » apposés sur le nez, l'arrière du fuselage ou le bas de la dérive et même parfois en deux endroits. Les plages sont généralement les suivantes : 1-19 pour le premier BS, 20-39 pour le deuxième, 40-59 pour le troisième et 60-69 pour le quatrième. Les groupes du 55th *Wing* utilisent une lettre individuelle de la couleur du *Squadron*. Le 98th BG identifie ses *Squadrons* par une bande sur le gouvernail.

Premier système - (06.43 - 03.44)

47th BW

98th BG — 376th BG — 449th BG — 450th BG

49th BW



451st BG
461st BG

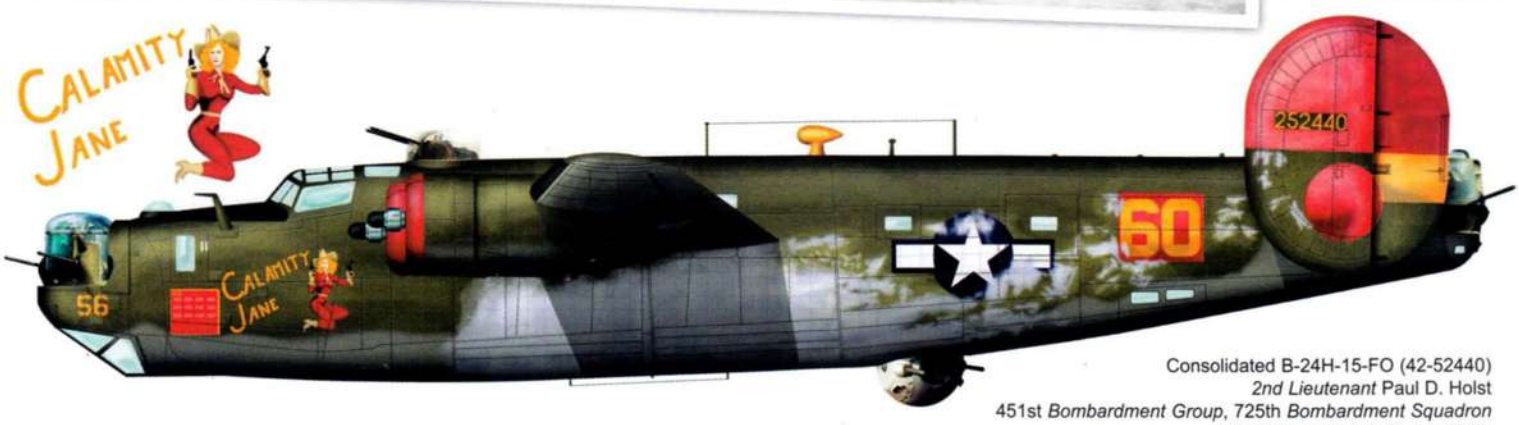
55th BW

460th BG
464th BG

304th BW

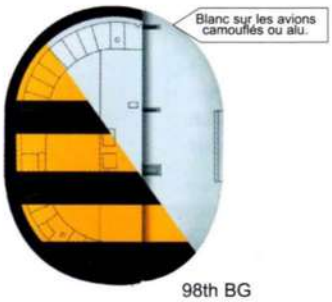
454th BG
455th BG
458th BG
459th BG

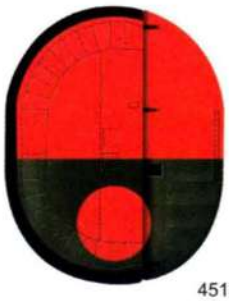
▼ Les marques sur la dérive identifient ce B-24H-10-CF (41-29279) comme appartenant au 376th *Bombardment Group* et son insigne sur le nez précise qu'il avait été affecté au 512th *Bombardment Squadron*. Les plages des « *Battle numbers* » étaient décalées par rapport aux usages : 20-39 pour le 512th BS, 40-59 pour le 513th, 60-79 pour le 514th et 80-99 pour le 515th. (NARA)

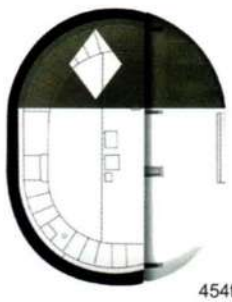


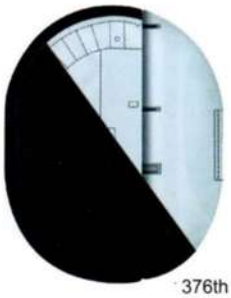
Consolidated B-24H-15-FO (42-52440)
2nd Lieutenant Paul D. Holst
451st *Bombardment Group*, 725th *Bombardment Squadron*
Castellucio (Italie), février 1945.
Avion perdu à la suite d'une collision consécutive à un coup direct de la *Flak* au-dessus de Vienne, le 7 février 1945. Il n'y a pas eu de survivants.

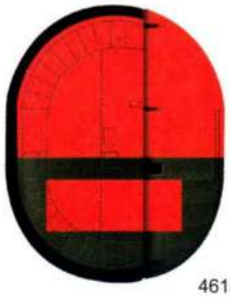
Second système - (04.44 - 05.45)

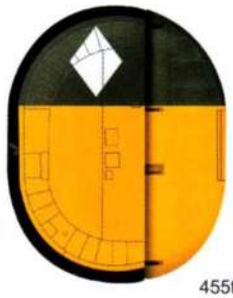


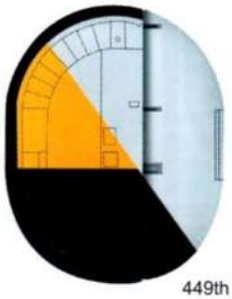


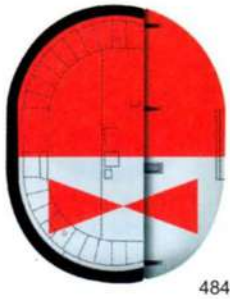


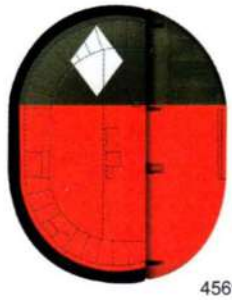


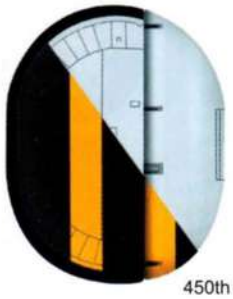


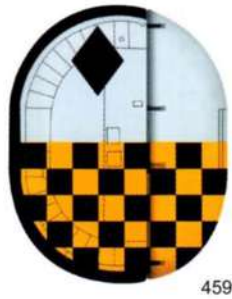












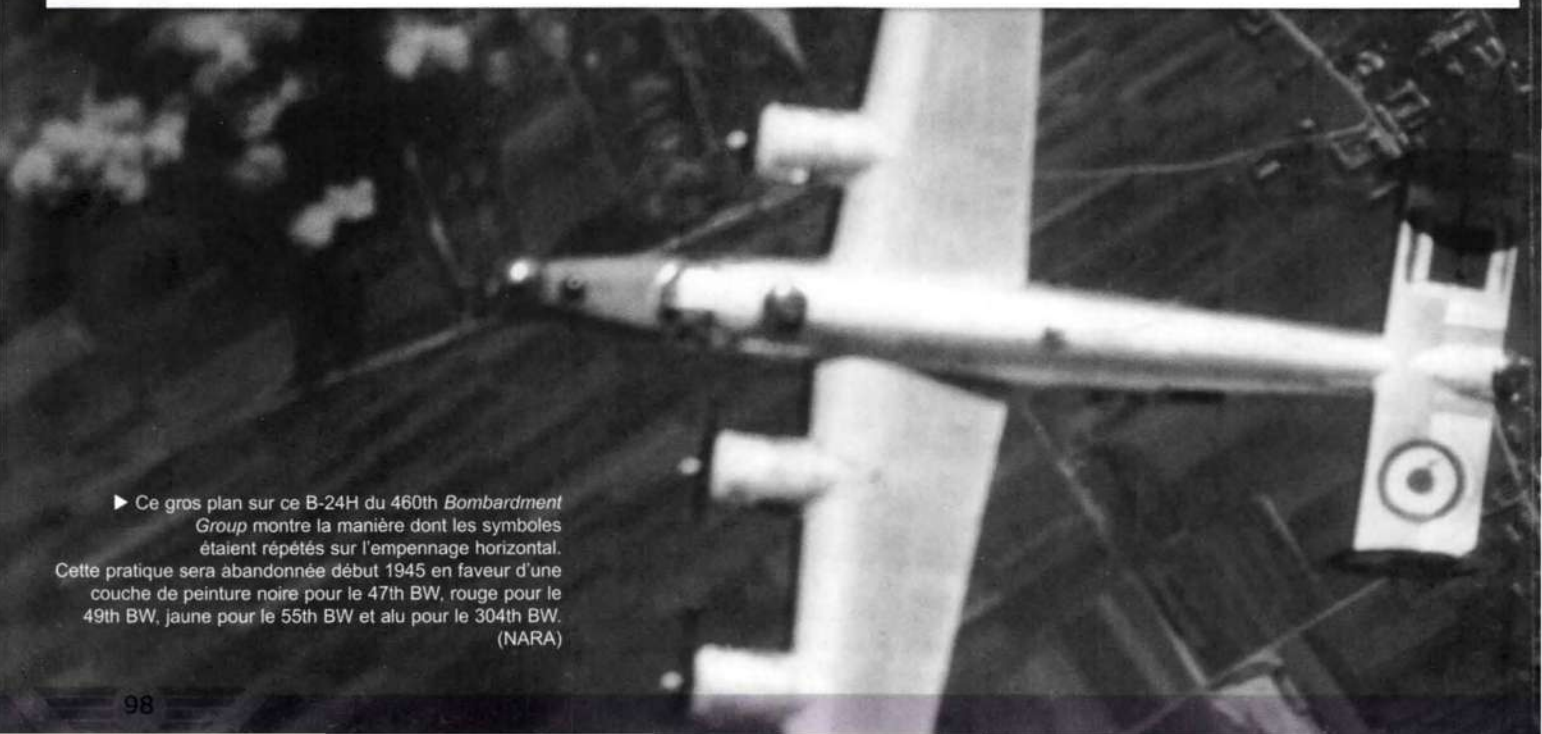
55th BW

460th BG
828th BS : lettre rouge
829th BS : lettre jaune
830th BS : lettre blanche
831st BS : lettre bleue

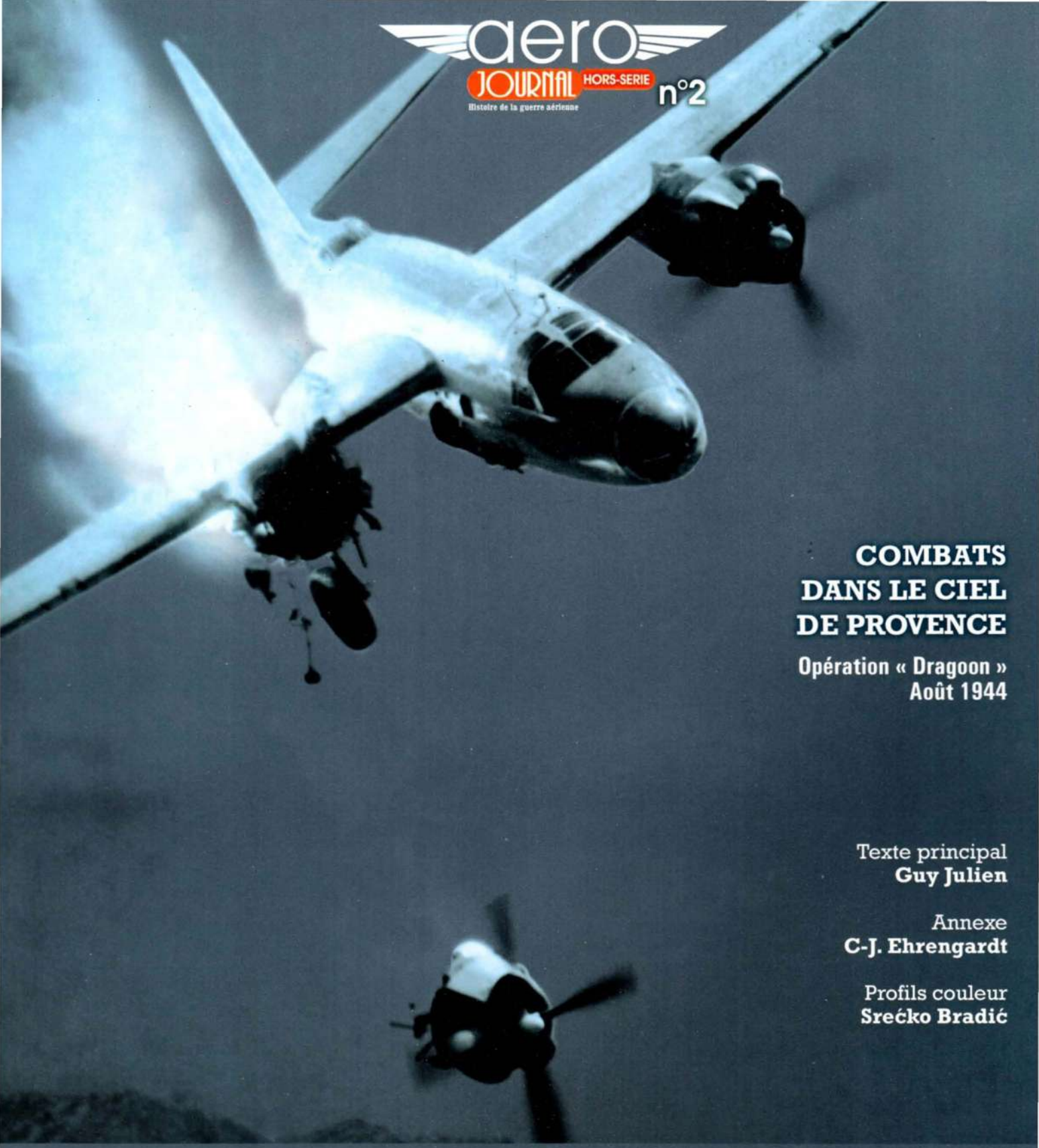
464th BG
776th BS : lettre rouge
777th BS : lettre jaune
778th BS : lettre blanche
779th BS : lettre bleue

465th BG
780th BS : lettre rouge
781st BS : lettre jaune
782nd BS : lettre blanche
783rd BS : lettre bleue

485th BG
760th BS : lettre bleue
761st BS : lettre rouge
762nd BS : lettre blanche
763rd BS : lettre jaune



▶ Ce gros plan sur ce B-24H du 460th *Bombardment Group* montre la manière dont les symboles étaient répétés sur l'empennage horizontal. Cette pratique sera abandonnée début 1945 en faveur d'une couche de peinture noire pour le 47th BW, rouge pour le 49th BW, jaune pour le 55th BW et alu pour le 304th BW. (NARA)



COMBATS DANS LE CIEL DE PROVENCE

Opération « Dragoon » Août 1944

Texte principal
Guy Julien

Annexe
C-J. Ehrengardt

Profils couleur
Srećko Bradić

Très curieusement, les débarquements alliés en Provence sont souvent négligés, sinon ignorés. *Dragoon* n'a pas l'aura d'*Overlord* et on se demande bien pourquoi, puisque cette opération amphibie est considérée, à juste titre, comme la plus réussie de toute la guerre en Europe. En outre, la quasi-totalité des forces terrestres, aériennes et navales françaises a pris une part très active à cette opération et cet aspect des choses aurait dû retenir l'attention de nos compatriotes.

Peut-être a-t-elle été victime de son propre succès ? La faible résistance opposée par les Allemands n'a pas permis de mettre en relief des actions médiatiques comme l'a été la contre-attaque de Mortain ou la poche de Falaise sur le front normand. Peut-être aussi que la libération de la capitale, qui a précédé celle de Marseille et de Lyon, a eu un retentissement beaucoup plus fort au sein de la population, parce qu'en France, Paris sera toujours Paris. Pourtant, sur le plan de l'action combinée air-mer-terre, *Dragoon* est un modèle du genre. Dans les domaines de la surprise, de l'exploitation et des résultats, elle n'a guère d'équivalent. En libérant rapidement une bonne moitié du territoire français, *Dragoon* a eu sur les armées allemandes le même effet que ces souffleries qui propulsent devant eux les feuilles mortes. Il n'y a qu'une ombre au tableau : les Américains laisseront filer la XIX. *Armee*, qu'ils retrouveront devant eux en Alsace.

Sur le plan aérien, la totale suprématie des Alliés n'a pas laissé beaucoup de place aux combats. D'ailleurs, écrasée sous le nombre, la Luftwaffe a déserté le ciel provençal quelques jours après les débarquements. Après le mois d'août, elle n'interviendra plus sur le sol français que de manière sporadique et rarement au-dessous de la Loire.

Si les débarquements de Provence ont fait l'objet d'un certain nombre d'ouvrages, jamais leur volet aérien n'avait été abordé de manière aussi précise et détaillée.